[redacted]

712 115

CRIM
- CAJA 1
- CARPETA 5

INFORME OFICIAL del Ejército

ARGENTINO SOBRE EL CONFLICTO

"MALVINAS"- (Ira Presentación al SEÑOR JEMGE).-

INDUSTRIA ARGENTINA

Kipal

ACLARACIONES COMPLEMENTARIAS FORMULADAS
POR EL JEMGE A LAS CORRECCIONES EFECTUADAS
POR EL MISMO A LA PRIMERA PRESENTACION DEL
TRABAJO

1. Se debe averiguar en Jef II-Icia cuándo y en qué forma se enteró el Ejército Argentino oficialmente de que EEUU cedió a GB la isla ASCENCION.
2. Dejar aclarado que en mingún momento se creó el Cdo Teatro Operaciones MALVINAS, a cargo del Grl MENENDEZ, sino que éste fue Gobernador Militar y luego Cte FFTT en las islas. pese a ser conjunto, cuestión que nunca funcionó.
3. Aclarar que las fuerzas de la isla GRAN MALVINA no intervinieron en combate.
4. Cuando se habla de situación de los medios, agrupar los factores generales en el nivel Brigada y no repetirlos por cada Unidad en las que debe colocarse sólo lo específico o particular de ellas.
5. No mencionar en el marco regional a CHILE, sino hacerlo en forma general "para seguridad en la frontera Sur a efectos de evitar infiltraciones, etc".
6. Utilizar en forma permanente para refirmar términos tales como "se recibió un ataque nocturno o fuego nocturno como era habitual en la forma de operar del adversario ..."
7. Cuando se habla de efectos Clase I y su escasez colocar el concepto "cercano a la carencia de ..."
8. Diferenciar que la Ca Cdo 602 era cualitativamente diferente a la 601 por ...
9. Con respecto a las cifras logísticas hay que buscar que coincida con la dada por el Ejército públicamente y en forma verbal en una conferencia de prensa (ver en Logística o Secr Grl Ej)
10. Es importante al mencionar cifras indicar qué buques son los que pasaron y qué transportaban.
11. Se debe dejar claramente aclarado en qué momento el Cdo FFTT ordenó en PUERTO ARGENTINO el cambio de dispositivo una vez desembarcado el adversario en SAN CARLOS.

FOLIO 21

12. Utilizar frecuentemente los términos noche, tecnología para hacer referencia al accionar y equipamiento del adversario.
13. Se estima que la Secr Grl Ej podrá indicar mejor quienes deberían recibir un ejemplar del "INFORME OFICIAL ..." (autoridades, etc)
14. Con respecto a la impresión estima en principio conveniente que la oficial se haga en el IGM independientemente que después otro editor haga otra para su difisuón al público en general, cuestión que habrá que estudiar.

El formato se cree conveniente en un tamaño tipo cuaderno y las letras y papel similar al del RC-2-2 "Conducción para las Fuerzas Terrestres".

FOLIO 3.

ESTRUCTURA GENERAL DEL DOCUMENTO

TOMO I

DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

SECCION I

CONCEPTOS ORIENTADORES

1. Propósitos
2. Estructura formal
3. Contenidos
4. Documentación
5. Conclusiones

SECCION II

CONSIDERACIONES SOBRE LA BIOBLIOGRAFIA CONSULTADA

SECCION III

CARACTERISTICAS DEL AMBIENTE GEOGRAFICO DEL TEATRO DE OPERACIONES "MALVINAS"

1. Consideraciones generales
2. Descripción general de la zona: Anexo
3. Aspectos militares del terreno
4. Efectos del ambiente geográfico sobre las operaciones militare
5. Conclusiones
6. Reflexión final

SECCION IV

PRINCIPALES FACTORES QUE INFLUYERON EN EL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DE LAS OPERACIONES TERRESTRES

1. La conducción Política y Estratégica Militar
2. El despliegue estratégico operacional del EJERCITO ARGENTINO
3. La superioridad naval de GB en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS)
4. La superioridad aérea local de GB en el TOM

5. La movilidad táctica
6. La disposición de medios electrónicos
7. La reunión de información e inteligencia
8. Las limitaciones logísticas
9. La capacidad del combatiente individual y de los conjuntos
10. La capacidad para operar de noche
11. Los medios de apoyo de fuego
12. Los medios de defensa aérea
13. La permanencia de las tropas en el TO
14. El campo de combate

FOLIO 5.M.

CAPITULO II

RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICHS DEL SUR

SECCION I

PLANEAMIENTO DE LA CAMPAÑA

1. Advertencia
2. Estudios iniciales
3. Directiva Estratégica Militar Nro 1/82
4. Plan Esquemático de Campaña

SECCION II

ANTECEDENTES INMEDIATOS

1. Sexta ronda de negociaciones en NU
2. Incidentes en las ISLAS GEORGIAS DEL SUR
3. Resolución de la Junta Militar y constitución del TOM
4. Comunicación de las previsiones del Plan Esquemático y resolución de operar a los elementos de las fuerzas terrestres.

SECCION III

SITUACION DE LOS MEDIOS TERRESTRES EN EL MOMENTO DE RECIBIR LA ORDEN DE EMPLEO Y MEDIDAS ADOPTADAS

1. Cdo Br I IX
2. RI 25
3. RI 8
4. Ca Ing 9
5. Otros medios

SECCION IV

RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS

1. Desarrollo cronológico de la ejecución de las operaciones
2. Fin de la campaña de recuperación de las Islas
3. Situación general a la finalización de la campaña

FOLIO 6.M.

CAPITULO III

EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (TOAS) Y LA ORGANIZACION DE LA DEFENSA TERRESTRE DE LAS ISLAS MALVINAS

SECCION I

EL TOAS Y LAS NUEVAS RELACIONES DE COMANDO Y MISIONES DERIVADAS.

1. La constitución del TOAS y las nuèvas relaciones de comando.
2. El Plan del TOAS.

SECCION II

REFUERZOS TERRESTRES, EL COMANDO, PLANES Y ORGANIZACION DE LA POSICION DEFENSIVA

1. Refuerzo del componente terrestre con la Br I Mec X.
2. Plan de Defensa Nro 1/82 de la Agr Ej "MALVINAS"
3. Comando de la Fuerza de Tarea Conjunta "Guarnición Militar MALVINAS"
4. Refuerzo del componente terrestre con la Br I III.
5. Nuevas relaciones de comando en la Guar Mil MALVINAS y las misiones derivadas.
6. Reservas previstas.
7. La organización de la posición.
8. Transporte desde el continente y en las islas.
9. Situación de los medios terrestres de refuerzo en el momento de recibir la orden de empleo en las Islas MALVINAS.

FOLIO 7.M.

CAPITULO IV

COMBATES INICIALES

SECCION I

ACCIONES A PARTIR DEL 01 MAY 82

1. Iniciación de las hostilidades.
2. Características de las operaciones de GB.
3. Actividad terrestre propia.
4. Primeros efectos de la superioridad aérea local y naval de GB
5. Operación de Comandos de GB

SECCION II

DESEMBARCO EN LA BAHIA SAN CARLOS

1. Acciones iniciales.
2. Progreso de la fuerza de desembarco de GB.
3. Apreciación en el Cdo FTC "Guar Mil MALVINAS".
4. Continuación de las acciones.
5. Ordenes impartidas por el Cdo Agr Ej "LITORAL".

FOLIO 8.M.

CAPITULO V

COMBATE DARWIN - GOOSE GREEN

SECCION I

SITUACION Y DESARROLLO DE LAS ACCIONES

1. Acciones iniciales y la penetración de la posición.
2. Contraataque de la defensa.

SECCION II

REINICIACION DEL ATAQUE INGLES

1. Repliegue de la defensa.
2. Cese del fuego.

CAPITULO VI

BATALLA TERRESTRE DE PUERTO ARGENTINO

SECCION I

ACCIONES INICIALES

1. Reestructuración del dispositivo de la defensa.
2. Iniciación del ataque.
3. Características de las acciones del atacante.

SECCION II

ATAQUE A LA POSICION DEFENSIVA

1. Ataque a la posición del RI 7.
2. Ataque a la posición del RI 4.
3. Reorganización del dispositivo de la defensa.
4. Continuación del ataque.
5. Procedimientos de combate empleados por el atacante.

SECCION III

FASE FINAL DE LA BATALLA

1. Repliegues sucesivos.
2. Acciones finales y el cese del fuego.
3. Evaluación de la FTC "Guarnición Militar MALVINAS"
4. Acuerdos posteriores al cese de fuego.

FOLIO 10.M.

CAPITULO VII

EMPLEO DE LOS MEDIOS

SECCION I

CONSIDERACIONES GENERALES

SECCION II

MEDIOS DE COMBATE

1. Infantería.
2. Caballería.
3. Comandos.

SECCION III

MEDIOS DE APOYO DE FUEGO

1. Artillería de campaña
2. Artillería de defensa aérea

SECCION IV

MEDIOS DE APOYO DE COMBATE

1. Ingenieros.
2. Comunicaciones.

SECCION V

MEDIOS DE LOS SERVICIOS PARA APOYO DE COMBATE

11.4.

SECCION VI

GENDARMERIA NACIONAL

CAPITULO VIII

PRINCIPALES OBSERVACIONES Y EXPERIENCIAS

SECCION I

CONSIDERACIONES GENERALES

SECCION II

CAMPOS DE LA CONDUCCION

1. Personal.
2. Inteligencia.
3. Operaciones.
4. Logística.
5. Finanzas.
6. Movilización.

SECCION III

ARMAS

1. Infatería.
2. Caballería.
3. Artillería.
4. Ingenieros.
5. Comunicaciones.

SECCION IV

TROPAS TECNICAS

1. Inteligencia.
2. Aviación de Ejército.
3. Policía Militar.
4. Operaciones sicológicas

FOLIO 13.11.

SECCION V

SERVICIOS

1. Arsenales.
2. Intendencia.
3. Sanidad.
4. Transporte.
5. Construcciones.
6. Religioso.
7. Justicia Militar.
8. Finanzas
9. Bandas.
10. Postal.
11. Especiales.

14.M.

CAPITULO IX

ESTADISTICAS

CAPITULO X

CONCLUSIONES FINALES

FOLIO 15. M.

TOMO II

ANEXOS, DOCUMENTOS Y REFERENCIAS

INTRODUCCION

PARTE I

ABREVIATURAS MILITARES

PARTE II

ANEXOS Y APENDICES

PARTE III

DOCUMENTOS

PARTE IV

CITAS BIBLIOGRAFICAS

CAPITULO I

ASPECTOS GENERALES

SECCION I

CONCEPTOS ORIENTADORES

1. Propósitos

El documento que en esta ocasión se presenta responde, en primer lugar, al objetivo fundamental de mostrar las acciones desarrolladas en MALVINAS por medio de una descripción objetiva de las mismas, para lo cual ha sido de fundamental importancia el rastreo minucioso de la documentación existente.

El Comando en Jefe del Ejército orienta de tal manera esta actividad, con la finalidad de evitar la emisión de juicios valorativos y apriorísticos que entorpezcan el conocimiento veraz y documentado de los hechos.

Por otra parte, la lucha, que con sus ~~multitud de~~ vaivenes e imponderables influye permanentemente en la conducción en todos sus niveles, no permite aventurar conclusiones apresuradas o definitivas que podrían generar graves errores de interpretación.

Tampoco se formulan conceptos de valor sobre la conducción táctica ejecutada en los distintos niveles sino que, como se ha dicho, el presente informe destaca los hechos tal como se efectuaron, ~~localizándolos en~~ las circunstancias particulares que ofrecieron, en el Teatro de Operaciones "MALVINAS", las distintas zonas de combate.

relatando

y en

Si bien este informe se publica después de transcurrido un año respecto de las acciones vividas durante la recuperación de las ISLAS MALVINAS, tal demora resulta conveniente ya que permitió elaborar el trabajo con conciencia clara y desapasionada, y sobre bases sólidas y objetivas, proporcionadas éstas por la documentación bibliográfica utilizada y que, oportunamente, se consigna.

no

~~Por lo tanto, el manejo de tales bases bibliográficas eslabona este informe con el que proporciona la Comisión Superior de Evaluación del Conflicto del Atlántico Sur.~~

2. Estructura Formal

El mencionada trabajo se divide en dos tomos titulados: "DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS" y "ANEXOS", cuya lectura, dada la índole estructural de los contenidos, puede realizarse en forma simultánea o sucesiva.

3. Contenidos

Con referencia a los contenidos expuestos en el Tomo I "DESARROLLO DE LOS ACONTECIMIENTOS", ~~puede decirse que~~ en él se mencionan aspectos relativos a las conducciones Estratégicas Nacional, Militar y Operacional, superiores al nivel de la Fuerza Ejército como Institución y de la Agrupación Ejército Argentino que se desempeñó como Componente Terrestre en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, con el objeto de cumplir, en el nivel táctico superior, con la misión impuesta por la Estrategia Operacional, que no fue otra que la de ejecutar la defensa insular.

(?) falta claridad.

En la medida de lo necesario, también se hace referencia a las acciones generales que el Ejército debió ~~producir~~ ejecutar, para colocar en el TOM las fuerzas terrestres que le fueron requeridas por la Conducción Superior. De estas acciones se derivaron, ~~consecuentemente~~, experiencias sobre las que se volverá a hacer mención más adelante, ya que esta exposición objetiva y documentada de las operaciones permitirá un estudio pormenorizado de los aspectos relativos a la Conducción Táctica Terrestre, a la vez que aportará importantes elementos de juicio que integrarán estudios realizados a otro nivel.

(1) Las importantes misiones cumplidas por efectivos de la Armada y F. Aérea ~~no~~ solo se tratan muy poco

111

17. M.

que se considera necesario para encuadrar las tropas del Ejercito que son el objeto del presente trabajo, ayudando tambien claro el reconocimiento de la Institucion al heroismo y sacrificio de sus hombres.

Cabe destacar que la designación de PUERTO STANLEY se mantiene en el relato de antecedentes hasta el momento en que se produce la recuperación de las islas por las Fuerzas Armadas Argentinas, momento en que pasa a denominarse PUERTO ARGENTINO.

En cuanto al Tomo II, los Anexos que lo componen tienen por finalidad ampliar y avalar lo expuesto en el Tomo I, como así también aclarar abreviaturas y términos militares.

4. Documentación

La documentación bibliográfica sobre la que se basan las operaciones del siguiente informe, es la siguiente:

Pte Calvi
V = Piotti
= Saraz (IM)
= Amallo
= Ortiz

a. "Informe CALVI": documentos elaborados por una Comisión Especial integrada por Oficiales Superiores del Curso Superior de Estrategia de la Escuela Superior de Guerra y presidida por el Grl Div D ~~NESTOR A~~ CALVI. EDGARDO N CALVI – Pió

b. Informe derivado de la OECJE Nro 762/82, emitida el 15 de julio de 1982:. documentos de estudio y explotación de experiencias relacionadas con el Conflicto MALVINAS.

c. Diarios de guerra: documentos que reconstruyen en forma precisa y vívida los hechos acontecidos. Constituyen un significativo aporte, ya que ellos son escritos en forma simultánea o apenas inmediata a las mismas acciones bélicas. Si bien algunos fueron destruidos, otros pudieron ser salvados de su destrucción o captura, gracias a procedimientos y ardides propios de las circunstancias vividas, y reconstruidos posteriormente en el Continente.

d. Relatos e informes complementarios emitidos por los distintos componentes de la Fuerza ante la Comisión de Redacción del presente Informe: documentos que complementan y valorizan los testimonios anteriormente citados. La vasta documentación que aquí solamente se enumera es esclarecedora de los hechos y, por su naturaleza, constituye un valioso aporte histórico para la investigación de esta gesta argentina.

e. Conclusiones sobre el comportamiento destacable del personal de la Fuerza en distintas acciones de guerra, que derivan en el otorgamiento de condecoraciones y distinciones en el nivel Nacional e Institucional.

5. Conclusiones

Si bien ya se ha reiterado que el presente Informe no se propone emitir conceptos judicativos o valorativos, sí pretende, en cambio, lograr la exacta interpretación de los hechos bélicos, con el propósito de capitalizar aciertos y corregir errores, ~~todos ellos detectados y experimentados durante el transcurso de las acciones~~.

El estudio detallado e interpretativo de las mismas permitirá ~~una~~ pormenorización de los aspectos relativos a la conducción táctica terrestre y aportará valiosos elementos capaces de integrar estudios de donde se extraigan conclusiones de nivel estratégico operacional, militar y nacional.

Estas conclusiones, basadas en la objetiva interpretación de los hechos, van a constituir, por otra parte, un aporte significativo

FOLIO 18.11.

extraño a nuestra instrucción, capacidad y experiencia profesional

Redactar de nuevo

para la decisión de la Fuerza Ejército, ~~como es la~~ de lograr un ~~real~~, adecuado e integral perfeccionamiento de la Institución, aun cuando tales conceptos haya que extraerlos del epílogo de la lucha en PUERTO ARGENTINO, última acción importante en un campo de operaciones eminentemente aeronaval, y después que las restantes fuerzas conjuntas componentes del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, habiendo aportado su esfuerzo y sacrifio, fueron neutralizadas en su capacidad para ofrecer los necesarios apoyos estratégicos y tácticos al componente terrestre en el Archipiélago.

Pero, así como la Fuerza distingue ~~los valores de~~ las conductas individuales y de conjunto, destacables durante el desarrollo de las operaciones, las que dimensionan en su justa medida la capacidad moral de los integrantes del Ejército, también los hechos reprobables han sido o están siendo sometidos a las distintas instancias de juzgamiento militar correspondiente.

Es de esperar que este informe, estructurado y desarrollado según los propósitos enunciados ~~al principio~~, contribuya a hacer luz sobre estos acontecimientos bélicos cercanos y trascendentes, de tal manera que ellos queden perfectamente ubicados, descriptos e interpretados, como sustentadores de una gesta que ya forma parte de la Historia Argentina.

ACLARACION FINAL

El presente documento relata los hechos en que intervino el EA a la luz de los conocimientos actuales sobre el tema, por cuanto, a la luz de nuevos testimonios o documentación de otras Fuerzas o elementos que tuvieron intervención directa o indirecta en la lucha, muchos conceptos puedan ser ampliados o modificados en su contenido.

SECCION II

CONSIDERACIONES SOBRE LA BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

~~Ya se ha dicho que~~ El presente trabajo ha sido elaborado sobre la base de un importante volumen de documentos, originados todos en los sucesos acaecidos durante el conflicto suscitado en el Atlántico Sur.

Esta gran cantidad de testimonios provinieron, en su totalidad, de los distintos niveles de conducción, en su accionar antes, durante y después de los hechos.

Los documentos redactados antes y durante el desarrollo están referidos, fundamentalmente, a Directivas, Planes de Campaña y Ordenes de Operaciones, y han sido emitidos por los distintos niveles que tuvieron participación directa en las decisiones de recuperación y posterior defensa del archipiélago.
(1)
Por su parte, aquellos documentos elaborados con posterioridad al conflicto se refieren a informes, estudios, interpretaciones y conclusiones realizadas en la Fuerza, con el objeto de catalogar y apreciar, en su verdadera dimensión, las experiencias obtenidas durante el desarrollo de las operaciones, y que constituirán un valiosísimo aporte que engrosará el Archivo Histórico del Ejército.

La ~~vasta~~ documentación citada, cuyo contenido fue elaborado a la luz de una conciencia altamente objetiva, ~~designadora cabal de los hechos sucedidos~~, constituirá, a no dudarlo, un valioso aporte para la investigación histórica ~~de esta gesta argentina~~, la que, salvando cualquier límite, tocará, uno a uno, todos los planos de la vida de la Nación ~~(intelectuales, políticos, artísticos)~~, convirtiéndose, ~~de esta manera~~, en valiosa y fidedigna fuente de información, donde podrán abrevar las generaciones futuras.

Con el propósito de obtener de estos documentos la mejor y más adecuada información y dada la importancia y complejidad de los mismos, fue necesario someterlos a una minuciosa interpretación, a la vez que se hizo preciso clasificarlos de acuerdo con específicos procedimientos bibliotecológicos y otros pertinentes, entre los que se incluyeron el sistema automático de datos y la microfilmación.

Cabe destacar que el presente informe se elaboró mediante el detenido estudio de aquellos testimonios juzgados como fundamentales, considerándose dentro de esta calificación a aquéllos que provenían de los distintos niveles y cuyos datos eran fruto de la acción directa en las operaciones llevadas a cabo en las ISLAS MALVINAS. También fueron atenta y minuciosamente observadas las evaluaciones y conclusiones expresadas por las distintas comisiones designadas por la Fuerza o niveles superiores.

Se deja constancia de que el contenido y nombre del volumen de la documentación relacionada con el conflicto bélico, tomada en cuenta para el estudio y elaboración del presente Informe, queda convenientemente explicitada bajo la correspondiente denominación bibliográfica, en el Anexo 1

(1) Muchos de ellos expresan juicios acertados y otros que a la luz de los acontecimientos posteriores se mostraron como erróneos pero, sin embargo, tienen la importancia de hacer sentir el clima de tensión espiritual que en esos momentos vivían quienes los redactaron.

SECCION III

CARACTERISTICAS DEL AMBIENTE GEOGRAFICO DEL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

1. CONSIDERACIONES GENERALES

La presente sección describe, en forma detallada, los distintos componentes del ambiente geográfico de las ISLAS MALVINAS y su influencia en el desarrollo de las operaciones militares. Es importante que el lector los analice minuciosamente, ya que el conocimiento acabado de las características tan particulares del terreno y las condiciones meteorológicas que debieron soportar las fuerzas militares destacadas para la defensa del archipiélago, ayudará a comprender mejor y en forma objetiva las acciones desarrolladas y las actitudes asumidas.

Los aspectos que se desarrollan a continuación están apoyados y avalados en la descripción geográfica del Teatro de Operaciones MALVINAS, que se agrega como Anexo 2 en el Tomo II.

2. DESCRIPCION GENERAL DE LA ZONA

Se agrega como Anexo 2

3. ASPECTOS MILITARES DEL TERRENO

a. Observación

1) La niebla se registra con cierta asiduidad. En algunas oportunidades, este fenómeno climático se produce y repite hasta tres veces por día durante lapsos prolongados. Ante su aparición, la visibilidad terrestre y aérea disminuye sensiblemente. La presencia de vientos moderados o fuertes despeja la niebla, por lo que se producen, entonces, excelentes condiciones de observación

2) Las frecuentes aunque poco intensas precipitaciones y la densidad de nubosidad reducen la observación terrestre y, especialmente, la aérea.

3) La densidad de nubosidad, sumada a las neblinas y precipitaciones, reduce sensiblemente la observación nocturna, neutralizando los efectos de la luz lunar.

4) La duración del día, en el período considerado, que alcanza sólo a 8 horas y 30 minutos, reduce las posibilidades de observación con luz diurna, a aproximadamente 1/3 del tiempo disponible.

5) La presencia de algunas alturas de cierta importancia en el relieve de las islas, proporciona adecuados lugares de observación. Los alrededores de PUERTO ARGENTINO presentan alturas que permiten, desde las mismas, una amplia observación directa y dominio sobre la ciudad y los sectores circundantes. Los montes KENT y CHALLENGER, situados a 18 kms al Oeste de PUERTO ARGENTINO proporcionan una amplia posibilidad de observación directa sobre los puntos dominantes de la ciudad (Ver Apéndice 1 al Anexo 2).

6) La presencia de cerros y ondulaciones dificulta la observación aérea, facilitando, de esta manera, la aproximación de aeronaves, especialmente de helicópteros, a cubierto de las vistas terrestres.

7) Aparentemente, la presencia de serranías y ondulaciones ofrece una buena observación sobre las costas, pero si se considera que las mismas presentan innumerables entradas, bahías, ensenadas, puertos naturales, acantilados, etc, y que éstas se extienden por más de 4000 kms, la observación se ve limitada en forma considerable. Esto favorece las operaciones anfibias y o desembarcos en cualquier sector de las islas, y es un factor de significativa importancia para quien posea el dominio del mar.

8) La vegetación, de tipo esteparia, y la escasa formación de árboles, proporciona adecuadas condiciones de observación.

b. Campo de tiro

El tipo de relieve y la carencia de vegetación arbustiva y arbórea, proporcionan amplios campos de tiro. durante el día.

c. Cubiertas y encubrimiento.

1) Existen escasas posibilidades de contar con cubiertas naturales, ya que el relieve presenta, en general, una fisonomía uniforme con suaves ondulaciones. En las partes altas, los afloramientos rocosos proporcionan cierta protección contra el fuego terrestre

2) En los llamados "ríos de piedra", algunos de cuyos bloques rocosos son de gran tamaño, presentan cubiertas contra las vistas y el fuego, tanto terrestre como aéreo, de pequeñas fracciones.

3) El tipo de costas, ya descripto, ofrece gran cantidad de cubiertas para el ocultamiento de naves de distinto tipo.

4) La ausencia de vegetación de importancia y la uniformidad del relieve de gran parte de las islas, constituyen factores limitativos en cuanto a posibilidades de cubiertas contra las vistas terrestres y aéreas.

Este mismo factor hace muy difícil el enmascaramiento y encubrimiento del personal y material; sólo pequeñas fracciones aisladas pueden encontrar adecuadas zonas de encubrimiento.

5) La única construcción de importancia que ofrece cubiertas es la localidad de PUERTO ARGENTINO. Estas cubiertas deben ser consideradas sólo contra las vistas, ya que el tipo de materiales de construcción empleado, preferentemente la madera, la hace poco efectiva como protección contra el fuego terrestre, aéreo y naval.

d. Obstáculos

1) Las islas son recorridas por numerosos arroyos y ríos de distinta importancia, los que si bien en su mayoría son vadeables a pie, aunque con dificultad por su profundidad, se constituyen en factores limitativos para el desplazamiento a campo traviesa.

2) Los llamados "ríos de piedra", compuestos por bloques rocosos de distintos tamaños, constituyen un obstáculo para cualquier tipo de vehículo terrestre, y un factor limitativo para el personal a pie, ya que, normalmente, esos bloques de piedra de bordes agudos, dispuestos en forma irregular y de distinto tamaño,

FOLIO 22.11.

(en algunos casos alcanzan hasta 6 metros de longitud), dificultan en forma notable el desplazamiento del personal y provocan, en muchos casos, accidentes, debido a que su superficie lustrosa y la presencia de líquenes y humedad, hacen difícil la adherencia del calzado. El rendimiento de marcha en este tipo de terreno no supera los 500 metros por hora.

3) Por su escasa significación, la vegetación no constituye ningún tipo de obstáculo.

4) Las escasas construcciones existentes carecen de importancia como obstáculos.

5) Una consideración especial como obstáculo merece el suelo, ya que por sus características turbosas, limosas y arcillosas, que han ido creciendo sobre la base de la acumulación de sustancias vegetales de escasa consistenciá y, en muchas partes, impregnadas de agua, no permite el desplazamiento de vehículos a rueda a campo traviesa. Si a lo expresado le sumamos la casi inexistencia de caminos, se puede concluir que el suelo constituye el principal obstáculo para la movilidad de las fuerzas terrestres.

Para el personal a pie, este tipo de suelo constituye un importante factor limitativo para el desplazamiento a campo traviesa, ya que su rendimiento es escaso (uno a dos Kms/hora durante el día y 500 metros por hora durante la noche).

6) El mar debe ser considerado un obstáculo por parte de las fuerzas terrestres destacadas en las islas. Su condición de insular y la distancia que las separa del Continente, hacen que sólo los medios aeronavales puedan superar esta limitación. Un bloqueo aéreo y naval efectivo por parte del enemigo, convierte al mar en el obstáculo más importante, puesto que imposibilita todo tipo de apoyo desde el Continente, produciéndose, entonces, un total aislamiento de las islas.

7) Si se tiene en cuenta que el principal medio de desplazamiento dentro de las islas es el marítimo, esto significa que las aguas que circundan las mismas se convierten en un obstáculo que afecta sensiblemente las posibilidades de movilidad de las fuerzas terrestres. Tal situación se agrava, si dichas fuerzas no cuentan con suficientes medios navales de transporte y si el enemigo ejerce un efectivo dominio aeronaval de dichas aguas.

8) Las aguas estancadas, que conforman lagunas, pantanos, y en algunos casos lagos, constituyen obstáculos para el desplazamiento de todo tipo de vehículos terrestres y personal a pie y, por sus condiciones de escasa potabilidad, no proporcionan apoyo para una eventual supervivencia de tropas.

4. EFECTOS DEL AMBIENTE GEOGRAFICO SOBRE LAS OPERACIONES MILITARES

a. Las condiciones climáticas y meteorológicas

1) Las condiciones meteorológicas imperantes, caracterizadas por frecuentes lluvias, bajas temperaturas, heladas, vientos casi permanentes, un elevado porcentaje de humedad y nevadas en el período que se desarrollaron las principales operaciones, influyeron negativamente sobre el estado físico y síquico del personal. Este aspecto se vio agravado por las siguientes causas:

a) Actitud estática de fuerzas que se vieron obligadas a ocupar

una posición defensiva por un período prolongado sin posibilidad de relevos periódicos. desde el Continente.

b) La densidad y frecuencia de nubosidad y lluvias y las pocas horas de luz solar que hicieron prácticamente muy difícil el secado de la ropa.

c) Posiciones, muchas veces inundadas por acción de las lluvias o por filtración de las capas de agua freáticas.

2) Las frecuentes lluvias y la elevada humedad obligó a un esfuerzo permanente de mantenimiento de materiales, especialmente del armamento, para evitar su prematuro deterioro.

3) Las bajas temperaturas (cuanto ?) y vientos disminuyeron el rendimiento de los combustibles utilizados para la preparación del racionamiento. Asimismo, obligaron a la utilización de recipientes térmicos para la distribución de la comida, ya que a las condiciones meteorológicas debieron sumarse las distancias que debían recorrerse a pie, desde los lugares de cocina hasta las distintas posiciones.

4) La frecuencia y densidad de la nubosidad limitaron la observación y facilitaron el movimiento de buques, helicópteros con medios especiales de aeronavegación, vehículos y personal, como asimismo acciones de desembarco: eso medios solo volverían a disposición del enemigo por su elevada tecnología y costo.

5) Las bajas temperaturas y heladas que se producen en el período considerado, afectaron el normal arranque de motores y turbinas, ya que la isla no disponía de infraestructura adecuada para resguardar las aeronaves y vehículos de las inclemencias meteorológicas.

6) La prolongada duración de la noche (15 horas y 30 minutos) facilitó las operaciones de aquellas fuerzas que dispusieron de medios técnicos y electrónicos para combate nocturno y constituyeron un importante factor limitativo para aquellas otras que carecían de este equipamiento. Las operaciones defensivas se vieron igualmente dificultadas, puesto que el tiempo nocturno que disponía el enemigo y la carencia, por parte de propia fuerza, de medios técnicos adecuados, dificultó su detección temprana durante el avance. De esta forma, el enemigo logró aproximarse a distancias muy cortas de las posiciones defensivas, sin haber soportado los efectos de los fuegos preparados de la defensa, la cual, como es notorio, obra fundamentalmente por la acción de dichos fuegos.

así como la ejecución de fuegos con armas cuyos elementos de puntería carecían de efectividad en la noche.

7) La presencia de nubes bajas dificultó la observación sobre las partes elevadas del terreno. Al mismo tiempo, el personal que se encontraba ocupando esas alturas, frecuentemente se "sumergió" en esa nubosidad, sufriendo, por tanto, sus consecuencias: efectos nocivos de una excesiva humedad y limitación sensible en la observación y campos de tiro.

8) Los porcentajes elevados de humedad afectaron también el normal funcionamiento de los equipos de comunicaciones, debido a la condensación de humedad interna en sus componentes, lo que produjo corto-circuitos, en especial, en efectos que tenían muchos años de antigüedad!

9) Las bajas temperaturas influyeron negativamente sobre las fuentes de alimentación (baterías) de los distintos equipos electrónicos, reduciendo sensiblemente su rendimiento y duración de la carga.

En el Anexo 2 del Informe un mapa con distancias "tipo" marcadas.

b. La ubicación geográfica

1) Las distancias que mediaron entre las islas y los distintos puntos del Continente, le confirieron una condición de aislamiento que sólo podía ser superada por un efectivo apoyo de los medios aeronavales. La falta de un adecuado dominio de este espacio aéreo y marítimo produjo un efectivo aislamiento de las fuerzas terrestres, difícil de superar, ya que creó importantes limitaciones, especialmente en el apoyo logístico.

2) Por la ubicación geográfica, el Teatro de Operaciones MALVINAS, presentó las características que lo convirtieron en aeronaval. Por consiguiente, los elementos aéreos y navales eran los más adecuados para efectuar las operaciones militares. Los elementos terrestres que allí actuaron debieron contar, en todo momento, con un efectivo apoyo de los otros dos componentes, ya que si este apoyo aéreo y naval no se concretaba, las fuerzas terrestres que se habían destacado en las islas corrían el riesgo de ser aisladas y aniquiladas.

3) Las islas se encontraron, prácticamente, en el límite del alcance de los aviones provenientes del Continente. En consecuencia, las aeronaves sólo pudieron permanecer escasos minutos sobre los blancos que se detectaron en las islas.

4) Las distancias que separaban PUERTO ARGENTINO de los otros puntos de las islas donde se encontraban desplegadas fuerzas del Ejército, y la escasa capacidad de movilidad terrestre, la falta total de caminos, hicieron que los medios aéreos y marítimos fuesen los únicos adecuados para proporcionar los apoyos, o bien para poder concretar, con esas fuerzas, algún tipo de maniobra táctica.

c. El relieve y los suelos

1) La uniformidad del relieve, las escasas alturas de importancia, y las numerosas avenidas de aproximación a disposición del atacante, tanto desde el mar como desde el interior de las islas, obligó a las fuerzas defensoras a adoptar un dispositivo en amplio frente, dificultando, de esta forma, el apoyo mutuo entre los distintos elementos. Esta situación se agravó por efecto de las condiciones de transitabilidad del terreno, que hizo sumamente difícil el desplazamiento de fuerzas de importancia, ~~Esto llevó a una situación estática ya que~~ por lo que al Comandante le resultó difícil influir en la acción mediante el empleo de reservas. Esto favoreció la operación de elementos aeromóviles con capacidad y entrenamiento para operar de noche pues les facilitó el rodeo y aislamiento de los puntos de apoyo en que se subdividió la defensa.

2) Las condiciones de transitabilidad del terreno y la ausencia de caminos adecuados, impidió, asimismo, el desplazamiento de vehículos de transporte y de combate, lo que obligó a desplazar a brazo los materiales pesados. Este aspecto produjo las siguientes limitaciones:

a) Gran desgaste físico del personal.

b) Dificultades para proporcionar adecuados y oportunos apoyos a las fracciones más alejadas y a aquéllas adelantadas en misiones de exploración y seguridad.

c) Escasos rendimientos de marcha.

d) Impsobilidad de desplazamiento por modo terrestre de los materiales pesados y de las armas de apoyo y su munición (cañones y morteros).

e) Extrema dificultad para producir cambios rápidos en el dispositivo defensivo.

f) Dificultad para influir, en forma oportuna, con las reservas de la posición.

g) Dependencia casi total de los modos de transporte aéreo y marítimo para el desplazamiento de efectivos de importancia; (1) a medida que ellos fueran destruídos la situación se agravó

3) Las características del suelo obligó a la utilización de máquinas especiales para la construcción de posiciones y refugios, puesto que los materiales individuales de zapa resultaron inadecuados y exigieron grandes esfuerzos para la ejecución de obras de protección.

4) La superficialidad de las capas de agua freáticas produjeron la inundación de las posiciones y refugios. Este hecho se agravó por la presencia de continuas lluvias.

5) El relieve existente en los alrededores de PUERTO ARGENTINO, hizo poco factible la organización de una posición defensiva en profundidad y flexible, ya que una vez cedidas las alturas que rodeaban por el Oeste y Noroeste a la localidad, no existieron otras posiciones de importancia que permitieran defender las instalaciones de la ciudad.

Ver Apéndice 1 al Anexo 2

6) Las alturas dominantes se encontraban alejadas de los escasos caminos existentes. En consecuencia, su ocupación y apoyo estaba supeditado a la disponibilidad de helitransportes.

7) El tipo de costas, con gran cantidad de entradas, bahías, ensenadas, etc, en un recorrido de aproximadamente 4000 Kms, produjo los siguientes efectos:

a) Gran cantidad de lugares aptos para desembarco.

b) Posibilidades de contar con puertos naturales en distintos lugares de las islas.

c) Imposibilidad de ejercer un control continuo y efectivo sobre todos los lugares aptos para desembarcos.

d) Adecuadas posibilidades de encubrimiento para buques de distinto tipo.

d. La vegetación

1) La escasa significación de la vegetación presentó serias limitaciones para el enmascaramiento de las posiciones y el encubrimiento de fracciones mayores.

2) La falta de formaciones arbustivas y arbóreas de importancia provocó una carencia casi total de leña, hecho éste que, sumado a la escasez de recursos naturales, hizo sumamente difícil la supervivencia. Esta situación hizo necesario brindar un permanente apoyo logístico a las fracciones que se destacaban fuera de la posición defensiva en cumplimiento de diversas misiones.

e. Los recursos naturales

1) La escasez de recursos naturales, reducidos sólo a la disponibilidad de carne ovina, obligó a transportar desde el continente la totalidad de los distintos efectos necesarios para el apoyo logístico a las fuerzas en operaciones. De esta manera, se dependió estrechamente de la capacidad del transporte aéreo y marítimo.

2) Los materiales de construcción necesarios para la fortificación de las posiciones no existían en las islas. En consecuencia, fue necesario trasladarlos desde el Continente.

3) La supervivencia, en suma, se hizo prácticamente imposible, debido a la escasa significación de recursos que poseían las islas

4) En las islas no se producían combustibles de ningún tipo. En consecuencia, su disponibilidad dependió de las capacidades y posibilidades del transporte marítimo y aéreo, desde las bases de apoyo en el país. La turba, de bajo rendimiento calórico, incrementó notablemente el tiempo necesario para la cocción de alimentos.

5) El agua existente en los distintos arroyos y ríos exigió tratamiento previo antes de que fuese consumida por el personal.

f. Las construcciones

1) La escasez de caminos aptos para el tránsito de vehículos de transporte y las características del terreno limitaron casi por completo las posibilidades de transporte terrestre de efectivos y materiales.

2) La disponibilidad de un solo aeropuerto de importancia impuso un elevado grado de rigidez al transporte aéreo, haciéndolo sumamente vulnerable a la acción aérea y fuego naval del enemigo.

3) La disponibilidad de gran cantidad de pistas de aterrizaje, que se localizaban en casi todos los establecimientos rurales de importancia, posibilitaron la operación de aeronaves pequeñas en distintas partes de la isla, facilitando de esta forma, la exploración aérea y los enlaces. Pero, debido a su disposición y cantidad, resultó difícil ejercer sobre este tipo de facilidades un control efectivo.

4) La existencia de un solo puerto de cierta importancia ofreció pocas posibilidades para flexibilizar las operaciones de transporte marítimo. Este puerto no contaba con infraestructura adecuada para la carga y descarga de las embarcaciones, aspecto éste que impuso una prolongada permanencia de las naves en el lugar , las que se hacían, de esta manera, vulnerables a los ataques aéreos del enemigo.

5) La existencia de numerosos embarcaderos y posibilidades de puertos naturales de acuerdo con las características de sus costas, ofreció al atacante, inmejorables condiciones y gran cantidad de variantes para la ejecución de desembarques de tropas y abastecimientos, ya que contaba con los medios para este tipo de operación.

6) La escasez de medios territoriales de comunicaciones, impuso un esfuerzo importante para establecer los enlaces entre los distintos elementos desplegados, y obligó a realizar un uso intensivo de los medios radioeléctricos de campaña y otros confiscados a la población civil. Esta circunstancia afectó la seguridad de las comunicaciones.

27.M.

7) La limitada cantidad de infraestructura edilicia provocó los siguientes efectos negativos:

a) Falta de infraestructura para depósitos logísticos, obligando a mantener distintos abastecimientos a la intemperie.

b) Falta de alojamiento para el personal, que permitiese disponer de lugares de descanso, en condiciones adecuadas.

c) Falta de infraestructura para proporcionar baño en forma regular y con la deseada periodicidad.

d) Falta de zonas de descanso, debido a las distancias que separaban estas localidades de los lugares de despliegue de fuerzas.

8) La carencia de adecuada infraestructura hospitalaria impuso la instalación de hospitales de campaña autosuficientes.

g. La hidrografía

1) La existencia de gran cantidad de arroyos, ríos, lagunas y pantanos limitó en forma considerable la transitabilidad a campo traviesa, tanto motorizada como a pie, reduciendo sensiblemente los rendimientos de marcha.

2) La separación entre la Isla SOLEDAD y la GRAN MALVINA, por el estrecho de SAN CARLOS, configuró una situación de aislamiento de las fuerzas desplegadas en esta última, lo que impuso una dependencia del transporte marítimo o aéreo para proporcionar los correspondientes apoyos. ~~Asimismo, se hizo necesario mantener una superioridad aeronaval local para posibilitar la concreción de los apoyos citados.~~ Al disminuir los medios disponibles el aislamiento llegó a ser total.

h. La población

Su idiosincracia, distribución y posición netamente antiargentina, motivó los siguientes efectos:

1) Disponibilidad, por parte del enemigo, de gran cantidad de fuentes de información, guías, baqueanos, apoyos, etc.

2) Posibilidad, para el enemigo, de infiltrar en la población fuerzas especiales.

3) Necesidad de emplear una parte de las fuerzas propias para el control de los pobladores.

4) Falta total de apoyo y colaboración para con las propias tropas, hecho éste que obligó a destacar efectivos militares para controlar y atender los servicios públicos esenciales.

5) La disponibilidad de medios radioeléctricos en los distintos establecimientos rurales posibilitó la transmisión de información a distintos puntos de la isla y a los elementos de la flota, brindando, de esta forma, al enemigo, una inteligencia oportuna y actualizada información sobre las actividades de la propia fuerza.

6) Apoyo al enemigo con lanchas y pequeñas embarcaciones.

FOLIO 11.M

5. CONCLUSIONES

a. Las características del ambiente geográfico hicieron de las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR y SANDWICH DEL SUR, un Teatro de Operaciones eminentemente aeronaval.

b. La ubicación geográfica relativa y la falta de recursos naturales de importancia impusieron una total dependencia del apoyo proveniente del Continente:

c. El mar constituyó, para las fuerzas terrestres destacadas en las islas, el gran obstáculo, que sólo podía ser superado con un efectivo apoyo aeronaval. Para que pudiera concretarse, era necesario, pues, mantener la correspondiente superioridad aérea y marítima sobre las rutas de vuelo y navegación.

d. Las condiciones del relieve, suelo y la falta de caminos, limitaron al máximo la transitabilidad terrestre en las islas.

e. El estrecho de SAN CARLOS imposibilitó el apoyo mutuo entre las fuerzas destacadas en ambas islas.

f. Las condiciones meteorológicas afectaron en forma negativa las condiciones físicas y síquicas del personal, el mantenimiento de los equipos y materiales y las posibilidades de apoyo aéreo.

g. Los medios marítimos y aéreos eran los principales y, en muchos casos, únicos modos de transporte posible de personal y material. dentro de las Islas

h. La falta de recursos naturales hizo sumanente difícil la supervivencia.

i. La prolongada duración de la noche, concedió particular importancia a las operaciones nocturnas, otorgando enorme ventaja a quien Tecnológicamente estaba capacitado para guerrear

j. El enmascaramiento y encubrimiento de personal e instalaciones era muy difícil, por la carencia de materiales adecuados.

k. Los aviones provenientes del Continente dispusieron sólo de escasos minutos de autonomía sobre los blancos terrestres en las islas.

l. La población, con su actitud hostil, proporcionó facilidades de todo tipo a las operaciones del enemigo y limitó las propias operaciones.

m. La obtención de información e inteligencia táctica sobre las actividades del enemigo dependió, fundamentalmente, de las posibilidades de la exploración aérea.

n. Las condiciones meteorológicas adversas ~~y la situación estática de la defensa~~ afectó en forma sensible, la moral y capacidad combativa de las tropas.

o. El relieve no ofreció condiciones adecuadas para organizar una defensa flexible.

6. REFLEXION FINAL

En suma, y de acuerdo con la experiencia obtenida, puede afirmarse que el archipiélago de las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS DEL SUR Y SANDWICH DEL SUR no ofrece adecuadas condiciones geográficas para librar una batalla decisiva terrestre, si es que estas fuerzas terrestres no cuentan con el apoyo y la superioridad aeronaval en el mismo archipiélago y en las rutas de conexión con el Continente.

SECCION IV

PRINCIPALES FACTORES QUE INFLUYERON EN EL PLANEAMIENTO Y DESARROLLO DE LAS OPERACIONES TERRESTRES

1. La Conducción Política y Estratégica Militar

Este trabajo no tiene por objeto efectuar consideraciones en lo relativo a la conducción política y estratégica militar del conflicto. No obstante, resulta necesario mencionar algunos factores de este nivel, ya que por su significación y magnitud, influyeron y condicionaron el planeamiento y el desarrollo de las operaciones terrestres, a la vez que tuvieron estrecha relación en las consecuencias de su resultado final.

No se entiende y se puede suprimir sin afectar el resto

Los factores señalados serán considerados durante el desarrollo del presente informe, el que estará apoyado sobre la exposición de los hechos que resultan de la documentación generada por los mencionados niveles de conducción.( )

De ello se podrá inferir el cambio radical que se produjo en los términos de la ecuación estratégica, que llevó al componente terrestre del EJERCITO ARGENTINO (EA) a enfrentarse con una guerra cuyos términos no habían sido evaluados convenientemente, ni tampoco considerados en la apreciación inicial( )

2. El despliegue estratégico operacional del EJERCITO ARGENTINO

El despliegue estratégico operacional que debió ejecutar el EA se vio afectado, pues, por los siguientes factores:

a. La urgencia, y en algunos casos improvisación, con que se debió alistar y desplegar efectivos, (cuyo empleo no se previera inicialmente), a fin de satisfacer requerimientos de la conducción estratégica militar y a medida que la reacción británica se acentuaba ( ). En este aspecto, influyó negativamente la necesidad impuesta de preservar el secreto, por la cual la Fuerza Ejército no tuvo posibilidad de adelantar la preparación y organización de sus medios, disponer los despliegues necesarios y efectuar al nivel superior los requerimientos oportunos ( ).

b. El cambio de misiones que las unidades y grandes unidades de combate, debieron soportar en forma sorpresiva, aun cuando ellas fueron sorprendidas en durante la ejecución de su transporte hacia diversas áreas del territorio continental. Dicho cambio determinó la recomposición de dispositivos y previsiones en plazo perentorio, para posibilitar ser destacadas al TO Malvinas.( )

c. La asignación al TO, por razones de urgencia, de las tropas que tenían menor capacidad combativa para operar en el ambiente geográfico de Malvinas, cuando en el territorio continental permanecieron las tropas con aptitud especial de montaña, más aptas para combatir en las condiciones climáticas de las islas ( ).

d. Las limitaciones presentadas por el transporte (con motivo del bloqueo) y por los propios medios a disposición, trajeron aparejado el traslado de hombres y materiales en forma incompleta. Ello obligó al Comando del Teatro de Operaciones MALVINAS (Cdo TOM) a demorar la asignación de misiones, hasta tanto se tuviera la certeza del completamiento de las organizaciones en la zona insular ( ).

30.M.

y abastecerlos.

e. La asignación de efectivos al TOM, en vísperas de la iniciación de los combates, provocó serios inconvenientes a la conducción estratégica militar y operacional, ~~en lo referente a~~ para determinarlos y transportarlos. Esto condicionó, por sus efectos, la conducción terrestre ( ).

3. La superioridad naval de GB en el Teatro de Operaciones Atlántico Sur (TOAS)

El dominio total del mar, por parte de las fuerzas de GB, produjo, en el ámbito geográfico insular, consecuencias que motivaron:

a. La suficiente libertad de acción al adversario, para que este actuara en el lugar y el momento que le resultara más conveniente para ejecutar su decisiones ( ).

b. El apoyo de fuego desde el mar, lo que le facilitó la ejecución de sus operaciones y le permitió bombardear sistemática e intensamente las concentraciones de efectivos propios ( ).

c. La limitación consecuente de los propios movimientos, dada las dificultades existentes para llevarlos a cabo por superficie o aire. Ello condicionó significativamente el mutuo apoyo entre las guarniciones y la capacidad general de reacción para enfrentar, en las mejores condiciones, las iniciativas del adversario en las operaciones terrestres.

d. La dificultad en el transporte de abastecimientos desde el territorio continental argentino, en cantidad suficiente para sostener el esfuerzo de las fuerzas terrestres ( ).

4. La superioridad aérea local de GB en el área terrestre del TOM

La ~~casi absoluta~~ superioridad aérea local lograda por el adversario, (sólo interrumpida brevemente, por los ataques aéreos propios que tuvieron su mayor nivel en SAN CARLOS y ~~que luego decrecieron paulatinamente~~), ejerció verdadera influencia en la situación táctica ( ).

Bahía

Ello

~~Tal motivo~~ trajo como consecuencia: ~~lo que a continuación se detalla~~:

a. La restricción de los movimientos aéreos y navales de los limitados medios a disposición directa del Cte TOM ( ).
única forma de movilidad táctica y logística

b. La destrucción sistemática de estos medios, ~~hasta llegar a~~ (1) llevó a una situación de total incomunicación por modo aéreo entre las guarniciones, y las consecuentes ~~e importantes~~ limitaciones para la ejecución de operaciones tácticas, de apoyo logístico y de reunión de información ( ).

c. El bombardeo sistemático de las posiciones argentinas en forma directa o complementado con fuego naval ( ).

5. La movilidad táctica

La superioridad aérea local adversaria, su dominio del mar y las consecuencias emergentes de tal situación, le otorgaron al enemigo una movilidad táctica superior, permitiéndole a sus medios obtener el máximo rendimiento. Por tal motivo, el adversario pudo ejecutar operaciones terrestres durante el día y durante la noche, sostenerlas logísticamente, ejecutar un plan de engaño de gran alcance, con satisfactorios resultados y excelente coordinación respecto de sus operaciones principales.

(1) y de medios navales

apoyada en la tecnología más costosa y avanzada del mundo

Esta capacidad adversaria, sin posibilidad de ser revertida, condicionó, en forma permanente, la adopción de iniciativas por parte de la propia conducción, como también el desplazamiento de efectivos con la rapidez ~~necesaria~~, magnitud ~~adecuada~~ y oportunidad (1) ~~cuestión~~ de responder convenientemente a las exigencias que la situación imponía ( ).

(1) necesaria a fin de

En este sentido, las limitaciones enunciadas se vieron acentuadas por los factores siguientes:

a. La característica del terreno insular que dificultaba sensiblemente la transitabilidad a campo traviesa ( ).

b. La reducida cantidad y precariedad de las vías de comunicación existentes ( ).

c. La inexistencia de medios para la supervivencia de las tropas en sectores alejados de los centros de apoyo logístico ( ), que no pudieron ser abastecidas desde éstos. por falta de medios de transporte.

d. La dureza del clima, particularmente por la persistente humedad, vientos, neblinas y bajas temperaturas (especialmente de noche), fenómenos climáticos que ejercieron su influencia sobre el combatiente, en forma combinada ( ).

e. La presencia de una población hostil que mantuvo al enemigo informado sobre los movimientos de propios efectivos ( ).

f. La falta de medios técnicamente adecuados para ejecutar desplazamientos nocturnos de exploración, combate y logísticos. ( ).

g. Ausencia de los medios de transporte terrestre aptos para su empleo en las islas, cuya masa debió ser dejada en el continente como consecuencia del bloqueo adversario ( ).

6. La disposición de medios electrónicos

a. El poseer a discreción medios de ~~este tipo~~ una elevada tecnología permitió a las fuerzas inglesas: ( )

1) Mejor comando y control de sus operaciones.

2) Obtención de información de combate y estratégica a través de la escucha de las transmisiones argentinas.

3) Interferencia de las propias emisiones, afectando el comando y control de nuestras operaciones.

4) Adquisición de blancos.

5) Interferencia de nuestros medios de detección (radar).

6) Implementación de operaciones de engaño a través de sus emisiones electromagnéticas. en una magnitud y con medios que solo posee la NATO.

b. Con respecto a los medios de comunicaciones empleados por nuestras fuerzas, deben mencionarse las siguientes falencias:

1) Incompatibilidad entre la mayoría de los sistemas de comunicaciones de las tres Fuerzas Armadas (FFAA).

heterogeneidad y antigüedad

2) Insuficiente cantidad de medios que fueron trasladados a las islas. Esto dificultó el comando y control, especialmente de aquellas fracciones aisladas en posiciones de avanzada, o de aquellas otras destacadas hacia las líneas enemigas para obtener información ( ).

3) Empleo (para superar en parte los problemas mencionados en 2), de medios de uso civil confiscado a la población, los cuales, si bien ayudaron en parte a compensar el déficit enunciado, facilitaron la detección y escucha del enemigo ( ).

4) Escasez de pilas y baterías, lo que restringió al mínimo el empleo de los equipos ( ).

5) Falta de adaptación de los equipos propios a las características del ambiente geográfico (excesiva humedad y bajas temperaturas) y las limitaciones que para su mantenimiento efectivo y oportuno ofrecieron las circunstancias propias de las operaciones y la limitada disponibilidad de repuestos.

7. La reunión de información e inteligencia

Los factores ya referidos sobre superioridad naval, aérea, movilidad táctica y medios electrónicos (Apartado 3. al 5.) influyeron de tal manera, que limitaron la obtención de información sobre el adversario, e impidieron elaborar la inteligencia propia, ~~cuestión de~~ concretar apreciaciones en el nivel táctico. indispensable para

táctica

El cuadro de situación que se dispuso fue siempre fragmentario e insuficiente, especialmente en cuanto a la elaboración de sus capacidades para una operación anfibia principal o secundaria sobre PUERTO ARGENTINO, la materialización de su centro de gravedad desde el Oeste, y la magnitud de su movimiento terrestre y dispositivo adoptado. Con ello se dificultó la adopción oportuna de las contramedidas posibles por parte de propias fuerzas ( ).

Los medios para la obtención de información estuvieron limitados a:

a. Empleo de radar de largo alcance de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), útil para alertar sobre acciones aéreas y navales inminentes.

b. Exploración aérea a cargo de medios aéreos de FAA y Armada República Argentina (ARA) disponibles en las islas, vulnerables por su reducida velocidad en comparación con los medios aéreos y de Defensa Aérea (DA) adversarios en la zona ( ).

c. Exploración aérea a cargo de helicópteros de Ejército, que transportaron, además, efectivos aeromóviles reducidos, materiales y efectos logísticos en operaciones, de elevadísimo riesgo y alto costo ( ).

d. Patrullas a pie de unidades de primera línea o de tropas de comandos que se infiltraron en el dispositivo enemigo con enorme esfuerzo y costo para superar las limitaciones que imponía el terreno, la carencia de medios técnicos adecuados y la reacción del enemigo. Cabe destacar que todo esto fue realizado dentro de un radio de acción reducido ( ).

"Proveniente de fuentes tecnicas y otras fuentes, las Fuerzas
"Britanicas tuvieron a su disposición una información sus-
"tancialmente mejor en lo que hace a los niveles del
"poder argentino y las disposiciones, las tacticas y las
intenciones que las Fuerzas Argentinas tenían con respecto a los del Reino Unido. "

El adversario, a su vez, estuvo en capacidad de completar un ajustado conocimiento sobre las posibilidades propias, dado a que los mismos factores ennumerados en el primer párrafo, en este caso, obraron a su favor.

Por otra parte, el aporte informativo que recibieron de los pobladores fue importante ( ).

Los constantes sobrevuelos de las posiciones propias, la obtención de fotografías aéreas y los resultados de exploración radioeléctrica, le completaron al adversario un amplio esquema de posibilidades, cuestión que se vio traducida en la ejecución de sus operaciones.

"Algunos observa-
"dores entendidos
"se atreven a
"decir que sin ese
elemento sustancial
el resultado se
hubiese invertido. "
(1)

8. Las limitaciones logísticas

La ejecución del bloqueo inglés con la determinación de la zona de exclusión marítima, establecido a partir del 12 Abr 82, y complementado luego del 30 Abr 82 con el bloqueo aéreo, limitaron a niveles mínimos el apoyo logístico desde el continente. No obstante los esfuerzos destacables de la FAA y ARA, esta circunstancia repercutió sensiblemente en la capacidad para el combate de las tropas, y afectó su estado físico, movilidad, defensa aérea, fuego, etc, y, en especial, su estado espiritual ( ).

Además de la ya mencionadas limitaciones, deben destacarse las siguientes:

a. Las dificultades existentes para mantener un adecuado nivel de víveres para consumo normal, y de vestuario y equipos para el canje o reposición oportunos. Esta situación se hizo crítica después del desembarco inglés en SAN CARLOS, particularmente para las guarniciones ubicadas en la GRAN MALVINA, las que quedaron aisladas del centro principal de abastecimiento ubicado en PUERTO ARGENTINO, y sin posibilidad de ser provistas desde el continente ( ).

b. La restringida disponibilidad de combustible para la operación de helicópteros y equipos de defensa aérea ( ).

c. La escasa disponibilidad de munición calibre 155 mm perteneciente a las piezas de artillería de campaña de mayor alcance ( ).

d. La restringida disponibilidad de materiales y equipos adaptados al medio geográfico.

9. La capacidad del combatiente individual y de los conjuntos

a. El combatiente individual

En este aspecto, deben tenerse en cuenta los factores siguientes:

1) El soldado inglés contó con un prolongado período de adiestramiento en operaciones, en los niveles específicos, conjunto y combinado (NATO). A su vez, había ejecutado diversas maniobras anuales que incluían ejercitaciones en ambientes geográficos con cierta similitud, en cuanto a sus condiciones geográficas particulares, al de las ISLAS MALVINAS.

(1) Declaracion del Secretario de Marina de EEUU John F Lehman en la Camara de Representantes el 03 Feb 83.

34.M.

Su edad promedio, considerablemente mayor que la del soldado argentino, los colocó en mejores condiciones para enfrentar las presiones anímicas y esfuerzos físicos de operaciones, de la magnitud y circunstancias condicionantes como las llevadas a cabo en las ISLAS MALVINAS.

2) Los soldados argentinos, por su parte, fueron, en su gran mayoría, movilizados e incorporados con urgencia, equipados, incluidos en la organización respectiva, derivados al TO. Desde allí, y sin haber contado con un plazo mínimo de readaptación, ocuparon las posiciones asignadas a su elemento.

Un porcentaje de ellos eran soldados recientemente incorporados, los que habían completado su ciclo de instrucción básica (   ).

Desarrollar mas

Se detalla la situación de las unidades Cap III - Sec II Ap 9 - Tra además la llamada ( )

b. Los conjuntos

1) ~~La mayor tradición y experiencia militar por parte de GB en guerra clásica, posibilitó la formulación de correctas apreciaciones, ajustadas previsiones y adecuados planes, los que fueron correctamente ejecutados en el ámbito terrestre.~~ El EJERCITO ARGENTINO no contó con experiencia de combate en guerra clásica, no poseyó doctrina para operaciones en áreas insulares y ~~tampoco~~ [nunca] había ejercitado para este tipo de operaciones (   ). ni a sus cuadros ni a las unidades.

~~2) La mayor integración de las FFAA inglesas para operaciones conjuntas les permitió obtener mayor eficiencia para la ejecución de operaciones terrestres diurnas, y, especialmente, nocturnas.~~

2) La falta [en nuestras Fuerzas Armadas] de una conveniente integración y hábito para el trabajo conjunto, cualidades que se materializan en planeamientos y ejecución de operaciones, gravitó en las acciones del componente terrestre. A ello debe sumarse la inferioridad cualitativa y cuantitativa de medios técnicos disponibles, en especial, para el combate nocturno.

3) Las unidades británicas, a~~demás de contar~~ [cuentan] con una estructura orgánica, personal y medios integrados ~~espiritual~~ y ~~técnicamente~~ desde largo tiempo. ~~fueron transportadas al TO al completo y en un solo embarque. Esta causa facilitó su alto rendimiento en las misiones encomendadas.~~ ~~El~~

4) El EJERCITO ARGENTINO tuvo organizaciones con importantes falencias estructurales que afectaron su capacidad para el combate. En términos generales, esta incapacidad estuvo motivada por:

(a) (1)

a) Estar incompletas, como consecuencia del bloqueo inglés y la imposibilidad consecuente de ejecutar los planes de transporte previstos para su arribo al TO, en oportunidad y con todos sus medios (   ).

b) Contar con personal de cuadros no pertenecientes al elemento asignado sobre la iniciación de las operaciones y no tener el tiempo necesario para integrarlo espiritualmente a la fracción (   ).

(1) Emplear unidades no aptas para este tipo de terreno por razones de urgencia tal como la Br I Mec X o la Br I III que debieron dejar la totalidad de su equipo en el Continente

c) Necesitar el agregado de equipos de personal y armas, que no constituían parte orgánica de la unidad o subunidad, retirados de elementos que permanecieron en el territorio continental para incrementar las capacidades del ya transportado, pero que, en algunos casos, complicaron su conducción en las operaciones( ).

d) Tener que operar con unidades que fueron sorprendidas, (al producirse su alistamiento para concurrir al TO), en pleno período de instrucción básico de la nueva clase, imponiéndoseles una rápida ~~readaptación~~ reestructuración de su personal y medios para entrar en operaciones, incluyendo la urgente movilización de la clase que había sido dada de baja entre Oct 81 y Ene 82.

10. La capacidad para operar de noche

Las fuerzas inglesas poseyeron más entrenamiento para operar de noche y contaron con equipos y medios adecuados para hacerlo. Esto constituyó uno de los condicionantes más gravitantes en el desarrollo de la batalla ejecutada en un ámbito geográfico, en el que las horas de oscuridad predominaron (un promedio de 15 horas por día) durante los meses de duración del conflicto, y donde las operaciones se ejecutaron casi exclusivamente de noche. ( ).

La mayor capacidad expresada posibilitó al adversario dirigir sus fuegos, efectuar aproximaciones, penetrar las posiciones y rodearlas. Las acciones de la defensa fueron sensiblemente limitadas en la dirección de sus fuegos, en la obtención de información adecuada para dirigir los contraataques y en la posibilidad de ejecutar, ordenadamente, los repliegues previstos en el plan respectivo. ( ).

11. Los medios de Apoyo de Fuego

La superioridad aérea y naval ya mencionadas, la capacidad técnica y táctica de sus medios de dirección y ejecución de fuegos, la tecnificación y efectividad de los elementos de adquisición de blancos permitieron al enemigo: ( )

a. Destruir sistemática y selectivamente los blancos que limitaban la ejecución de sus operaciones.

b. Bombardear intensa y periódicamente las posiciones argentinas para lograr, no sólo los efectos referidos en a., sino también el desgaste sicológico de los defensores, basados, fundamentalmente, en:

1) Necesidad de mantener una alerta casi permanente.

2) Limitación de movimientos y transporte de abastecimientos aun dentro de las mismas posiciones.

3) Incapacidad de los medios disponibles para responder a las acciones del enemigo, especialmente cuando éstas provenían del mar.

c. Apoyar sus operaciones terrestres, durante el día y durante la noche, con fuegos masivos, precisos, aéreos, navales y terrestres, que saturaron las posiciones argentinas y facilitaron, significativamente, las misiones de sus elementos de infantería. Dicho fuego y los medios electrónicos que formaron parte del sistema para la detección de blancos, limitaron, inclusive, no sólo la réplica de las propias armas pesadas, sino también la emisión de comunicaciones entre los comandos y el desplazamiento de reservas y apoyo logístico. ( )

12. Los medios de defensa aérea

Los medios de defensa aérea, si bien efectivos, no fueron suficientes en cantidad. En tal sentido, merece destacarse:

a. Falta de medios suficientes para dar cobertura antiaérea a las guarniciones aisladas (especialmente BAHIA FOX y PUERTO HOWARD ( ).

b. Falta de suficientes medios de defensa aérea portátil, lo que restringió, severamente, la acción independiente de las unidades ( ).

13. La permanencia de las tropas en el TO

a. Las tropas, durante su prolongado período de permanencia en el TO, debieron mantenerse en las posiciones, protegidas de los factores meteorológicos y dentro de carpas individuales. La falta de una infraestructura adecuada imposibilitó contar con instalaciones suficientes para efectuar la necesaria rotación del personal desde las posiciones a una zona a retaguardia ( ).

b. Las posiciones fueron cavadas en la tierra con elementos de mano, ya que no se contaba con máquinas de gran rendimiento para construirlas. Tal circunstancia obedeció a las limitaciones que el bloqueo imponía para su traslado en cantidad suficiente, y a las dificultades para su desplazamiento a campo traviesa, en la zona de posiciones a construir ( ).

Estas posiciones fueron penetradas por el agua durante los días de lluvia o inundadas por la filtración de napas a través del terreno. Este problema se agravaba cuando la temperatura bajaba sensiblemente durante las noches. No existieron materiales aislantes, medios para calefacción, o el combustible suficiente y adecuado para neutralizar este grave inconveniente ( ).

Las construcciones de hormigón para reforzar la capacidad de las posiciones contra los efectos del fuego enemigo no fueron realizadqs, debido a la falta del material adecuado, el que no pudo ser transportado en el buque "CORDOBA", por razones del bloqueo ( ). No obstante, el terreno absorbente limitó, en gran medida, los resultados de dichos fuegos, los que, de otra forma y teniendo en cuenta su intensidad, hubiesen ocasionado bajas mucho más significativas.

c. Los desplazamientos fueron ejecutados en forma restringida entre las posiciones, dadas las limitaciones del terreno y la situación táctica imperante.

En cuanto a los logísticos, estuvieron limitados por acción de los factores ya referidos, las pérdidas de aeronaves y la carencia de combustible, hecho éste que redujo la operación de medios aeromóviles.

Como consecuencia de ello, los desplazamientos debieron efectuarse a campo traviesa, con personal a pie transportando cargas a hombro. Con ello se provocó una sensible limitación en los volúmenes trasladados, con la consiguiente complicación en la distribución de efectos, en particular, de comida caliente ( ).

La distribución de comida se vio condicionada, además, por la falta de elementos adaptados al medio, tales como cocinas portátiles, estufas a base de turba, envases de transporte térmico, recipientes para depósito de agua potable ( ).

d. Las comodidades mínimas para la rotación de descanso de personal no existieron en las Islas, considerada la magnitud que aquellos efectivos requerían. Tal situación se agravó por la falta de una disponibilidad suficiente de vestuario de reemplazo para las unidades de primera línea ( ).

una vez agotados los que llevaron de repuesto.

e. Los factores indicados, a los que deben sumarse los efectos climáticos y del fuego enemigo, produjeron efectos negativos en el estado físico y espiritual del combatiente. No obstante las acciones implementadas para mejorar las condiciones de vida en campaña, tal situación resultó difícil de revertir ( ).

f. Los tiempos de permanencia en las posiciones (hasta el 11 de junio y en forma ininterrumpida) de los efectivos que participaron en la campaña, fueron los siguientes: ( )

1) Infantería

a) RI 25: 71 días
b) RI 3 : 62 días
c) RI 6 : 59 días
d) RI 7 : 59 días
e) RI 4 : 46 días
f) RI 8 : 66 días
g) RI 5 : 50 días
h) RI 12: 49 días

2) Caballería

Esc Expl C Bl 10: 57 días

3) Artillería

a) GA 3: 59 días
b) GA Aerot 4: 45 días
c) GADA 601: 57 días

4) Ingenieros

a) Ca Ing 9: 71 días
b) Ca Ing 10: 59 días

14. El campo de combate

Las fuerzas terrestres en el TOM debieron ocupar el terreno y combatir en el marco de las circunstancias que se desprende de los enunciados precedentes.

El esfuerzo realizado fue impuesto por la acción del enemigo, el ambiente geográfico descripto, y la situación particular que se vivió en el campo de combate.

La valoración de este esfuerzo puede, en alguna medida, visualizarse en el Anexo 3 "Cuadro Resumen Indicativo del Desarrollo General de Situación en la Agrupación Ejército TO "MALVINAS" ( ).

CAPITULO II

PRIMERA PRESENTACION

FOLIO 39.M.

CAPITULO II

RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS, GEORGIAS Y SANDWICH DEL SUR

SECCION I

PLANEAMIENTO DE LA CAMPAÑA.

1. Advertencia.

En esta Sección se describirán sólo los aspectos que encuadran las acciones efectuadas por las fuerzas del EJERCITO ARGENTINO participantes en la operación.

2. Estudios iniciales.

A fines de enero de 1982 la Junta Militar ordena la constitución de un Comité de Trabajo integrado por el Grl Div D OSVALDO J GARCIA (Comandante del Vto Cuerpo de Ejército), el Vicealmirante D JUAN J LOMBARDO (Comandante de Operaciones Navales) de la ARA y el Brigadier Mayor SIGFRIDO M PLESSEL, representante de la FAA para ejecutar, en el más estricto secreto, el planeamiento de una operación conjunta destinada a recuperar la soberanía nacional de un territorio usurpado por GB.

3. La Directiva Estratégica Nacional Nro 1/82 (DENAC Nro 1/82).

En la primera quincena de febrero se elabora la Directiva de Estrategia Nacional Nro 1/82, la que es aprobada por el COMITE MILITAR. En la misma se determina que, ante la evidente y reiterada falta de progreso en las negociaciones con GB, es necesario emplear el Poder Militar para el logro del objetivo político correspondiente. No se determina aún la fecha de ejecución de la operación, ya que ésta se ve condicionada por el resultado de gestiones diplomáticas en desarrollo (Copia de la DENAC Nro 1/82 se agrega en el Anexo 4).

4. Plan Esquemático de Campaña.

En la primera quincena de marzo, la Junta Militar aprueba el Plan de Campaña Esquemático, cuyo contenido se agrega como Anexo 5 y que establece:

a. Misión:

Ocupar militarmente y mantener las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR.

b. Fases de la operación:

1) Preliminar.

2) Maniobra Estratégica Militar y conquista del objetivo.

3) Mantenimiento del objetivo y Gobierno Militar.

c. Concepto de la operación:

1) Maniobra ofensiva convergente con CG en PUERTO STANLEY, mediante la ejecución de dos operaciones coordinadas (anfibia

y aeromóvil).

2) Dichas operaciones serían precedidas por acciones de infiltración.

d. Oportunidad tentativa: después del 15 May 82 (ya que en esta época, la clase recientemente incorporada habría alcanzado un satisfactorio pie de instrucción).

e. Misiones para las fuerzas del EJERCITO:

1) Antes del día D.

Instrucción, alistamiento, embarque y aproximación al objetivo.

2) Durante el día D.

a) Emplear en una operación aeromóvil 2 Secciones de Infantería (Sec(s) I), para bloquear el camino entre el cuartel de los ROYAL MARINES y PUERTO STANLEY.

b) Desembarcar simultáneamente con 1 Compañía de Infantería reforzada (Ca (+)) en BAHIA FOX (ISLA GRAN MALVINA).

c) Aerodesembarcar en el Aeropuerto de PUERTO STANLEY efectivos equivalentes a 1 Regimiento de Infantería disminuido (RI (-) 1 Ca), una vez concretada su conquista, para relevar a los elementos de la ARA empleados en la operación.

d) Ocupar con 1 Sec I la población de DARWIN - (GOOSE GREENE en la mañana del día D.

3) Después del día D.

a) Ejecutar la defensa militar de las islas.

b) Apoyar al Gobierno Militar.

f. Misiones asignadas a otros componentes:

1) Fuerza Aérea

a) Ocupación, mediante operación sorpresiva del Aeropuerto de PUERTO STANLEY.

b) Tareas específicas (transporte, control del espacio aéreo, etc).

2) Armada

a) Capturar los siguientes objetivos:

(1) Cuartel ROYAL MARINES

(2) Localidad de PUERTO STANLEY

(3) Faro SAN FELIPE

(4) Aeropuerto (tarea de contribución).

b) Específicas (transporte, operación del puerto, etc).

41.M

g Comando:

1) Para la operación

a) Comandante del TO MALVINAS: Grl Div D OSVALDO J GARCIA Comandante del Vto Cuerpo de Ejército (Cte Vto Cpo Ej) (Asiento de paz en BAHIA BLANCA).

b) Comandante fuerzas tarea terrestre: Grl Br D AMERICO DAHER, Comandante de la IXna Brigada de Infantería Mecanizada (Cte Br I Mec IX) (COMODORO RIVADAVIA).

c) Comandante fuerza aérea de tarea: Brigadier D LUIS CASTELLANOS, Jefe de la IXna Brigada Aérea (J IXna Br Ae)

d) Comandante fuerza de tarea anfibia: Contraalmirante D WALTER ALLARA, Jefe de la Flota de Mar.

e) Gobernador Militar: Grl Br D MARIO BENJAMIN MENENDEZ, Jefe III-Operaciones del Estado Mayor General del Ejército (J III-Op - EMGE).

2) Para después de la conquista del objetivo (tentativamente a partir del día D + 5), oportunidad en la cual el TO MALVINAS quedaría desactivado.

Designará un Oficial Superior de Ejército, quien dependerá directamente del Cte Cpo Ej V como Jefe Militar de todos los efectivos que permanezcan en las islas, ejerciendo control operacional sobre los medios de FAA y ARA destacados.

h. Aspectos condicionantes:

1) Logro de la sorpresa.

2) Naturaleza y magnitud de los medios a oponer por GB en caso de reaccionar militarmente.

3) Ejecución de la operación después del 15 de mayo, considerándose la necesidad de establecer un preaviso de 15 días respecto del día D. No obstante, toda demora que postergara las acciones más allá del 15 de mayo, incrementará las dificultades de la operación por la incidencia de las condiciones atmosféricas.

i. Concepto de la operación del plan:

Se agrega como Anexo 6.

j. Orden de Batalla de las fuerzas de Ejército que participaron en la campaña.

Se agrega como Anexo 7.

42.M

SECCION II

ANTECEDENTES INMEDIATOS

1. Sexta Ronda de Negociaciones en NACIONES UNIDAS

Entre el 26 y 27 de febrero de 1982 se realiza en NUEVA YORK la Sexta Ronda de Negociaciones, a la cual la ARGENTINA concurre con gran expectativa y esperanza.

Nuestra cancillería había exhortado al REINO UNIDO a encauzar dichas negociaciones hacia resultados concretos, que lograran satisfacer los reales intereses de ambas naciones, incluyendo algunas propuestas hechas a GB y cuya respuesta se esperaba recibir durante el transcurso de la reunión mencionada.

Los representantes del REINO UNIDO, sin embargo, mantuvieron en esa reunión su tradicional postura retórica y dilatoria, actitud que produjo una nueva frustración en el gobierno y la opinión pública argentinos, lo que queda reflejado en el comunicado conjunto que se emite al término de dicha reunión. En tanto, el 1ro de marzo, nuestra Cancillería da a conocer un informe público. En él expresa que la REPUBLICA ARGENTINA se considera libre para elegir el procedimiento que mejor convenga a sus intereses.

2. Incidentes en las GEORGIAS DEL SUR

El 22 Mar 82, contestando probablemente el informe público de nuestra Cancillería que ya se ha mencionado, e intentando amedrentar a nuestro país y distrayendo su propia opinión pública, GRAN BRETAÑA hace un reclamo al gobierno argentino. En él advierte sobre la presencia de trabajadores en la ISLA SAN PEDRO y el izamiento, por parte de los mismos, del Pabellón Nacional, a la vez que pretende que dicho personal sea reembarcado.

Lo inconsistente de la pretensión británica queda demostrado por el correcto proceder de la empresa que conducía la operación de desmantelamiento de la vieja factoría que se hallaba en dicha isla, ya que la misma había cumplido con todos los trámites de rigor pues:

a. El contrato comercial firmado el 24 Set 79 caducaba el 31 Mar 82 y había sido legalizado por el gobierno de GB y conocido el 28 Ago 80 por su representante en las ISLAS MALVINAS.

b. Los trabajadores llevaban un certificado provisorio para desembarcar, conforme con el convenio firmado por ambos países en 1971( )

El mismo día 22 Mar 82, la ARGENTINA contesta a la exigencia BRITANICA y aclara sobre la legalidad de la presencia de los trabajadores argentinos, como también, su decisión de proteger el derecho de los mismos a ejecutar los trabajos correctamente pactados ( ).

El 30 Mar 82, en su informe sobre la situación ante la Cámara de los Comunes, el Canciller británico alude indirectamente a la intención de su país de reforzar su presencia militar en las ISLAS MALVINAS ( ).

El 01 Abr 82 el representante argentino en la ONU presenta una nota ante el Consejo de Seguridad, informando sobre la intransigencia de GB para reactivar las negociaciones sobre soberanía de las islas en disputa, y su amenaza del uso de la fuerza para

expulsar a los trabajadores argentinos de la ISLA SAN PEDRO, aclarando, una vez más, que los mismos habían cumplido con todos los trámites legales acordados entre ambos países ( ).

3. Resolución de la JM y constitución del TOM

a. El 23 Mar 82 la JM reunió al Comité de Trabajo para comunicar su decisión: la ejecución de la operación debía llevarse a cabo entre el 01/03 Abr 82, quedando librada la fijación del día D al Comandante del Teatro, el cual, por ese mismo acto, quedaba a cargo de dichas operaciones. Por lo tanto, debía constituir su comando e iniciar la ejecución del plan previsto ( ).

b. El 25 Mar 82, el Grl Div D OSVALDO J GARCIA imparte las órdenes para la puesta en ejecución del plan a los elementos dependientes, y da inicio así, a la fase activa de la campaña ( ).

4. Comunicación de las previsiones del Plan Esquemático y resolución de operar a los elementos de las fuerzas terrestres.

a. El 14 Mar 82, en ocasión de una visita realizada al Comando y Unidades de la Br I IX, el Grl Div D OSVALDO GARCIA, acompañado por el 2do Cte y JEM del Cpo Ej V, informa sobre la situación al Cte de dicha Gran Unidad de Combate (GUC) Grl Br D AMERICO DAHER y al Jefe del RI 25 Tcnl D MOHAMED ALI SEINELDIN, quienes son también impuestos del concepto de la operación. En esta oportunidad se expresa que las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH DEL SUR serán recuperadas aproximadamente el 15 de mayo, y exigiéndosele al personal el mantenimiento del más riguroso secreto.

b. El 25 de marzo a las 0900 horas de 1982 (250900 Mar 82), el Cte Br I IX, que había sido convocado urgentemente a BAHIA BLANCA (sede del Cdo Cpo Ej V), toma conocimiento de que por resolución de la JM la operación había sido adelantada, fijándose como día D, una fecha a determinar entre el 01/03 Abr 82. Por esa razón debía comenzarse el embarque de las tropas a partir del 28 Mar 82.

Inmediatamente, el Grl Br D AMERICO DAHER establece los acuerdos con las autoridades navales, determinándose:

1) Que en PUERTO BELGRANO embarcarían el Cte Br I IX con un EM reducido, el J RI 25, 1 Ca I del RI 25 y un escalón de comunicaciones del Cpo Ej V con un número mínimo de personal y material indispensable.

2) Que el RI 25 (-) y la Ca Ing 9 (-) serían trasladados por modo aéreo el día del desembarco. Esta operación debía coordinarse con el Jefe de la IXna Br Ae en COMODORO RIVADAVIA.

44. M.

SECCION III

SITUACION DE LOS MEDIOS TERRESTRES EN EL MOMENTO DE RECIBIR LA ORDEN DE EMPLEO Y MEDIDAS ADOPTADAS ( )

1. COMANDO BRIGADA INFANTERIA IXna (Cdo Br I IX)

   a. Desde el 15 Mar 82 se habían impartido las órdenes para la capacitación de los elementos que habrían de intervenir en la operación a ejecutarse después del 15 May 82, a fin de obtener, al cabo del período, no sólo un alto grado de motivación espiritual, sino también la mayor eficacia individual y de conjunto.

   b. La comunicación producida el 25 Mar 82, adelantando 45 días las operaciones con el consiguiente desembarco, impuso una reestructuración total de las medidas adoptadas y un alistamiento urgente de los medios. El EM se abocó entonces, a la preparación de los planes y órdenes para el alistamiento, desplazamiento y embarque de los medios, realizando las coordinaciones necesarias con los representantes de la ARA y FAA. Ese mismo día se comunica la resolución sobre la operación al J RI 25 y al J Ca Ing 9.

   c. Se imparten órdenes para el alistamiento y despliegue del RI 37 y Esc Expl C Bl 9 en la zona de RIO MAYO y el alistamiento para su empleo inmediato en cualquier sector de la GUC del Dest Expl C Bl 181. Al J RI 8 se le impone de la situación y se le ordena mantener su Unidad en condiciones de alistamiento inmediato, para su empleo en operaciones en el Marco Regional (MR).

   d. El 27 Mar 82 el Grl Br D AMERICO DAHER se traslada a BAHIA BLANCA acompañado por su Jefe de Inteligencia (G-2) y el Oficial de Operaciones (S-3) del RI 25.

      El Coronel D ERNESTO ALAIS, 2do Cte y JEM de la Br I IX se reúne con los JJ del RI 25 y la Ca Ing 9, a quienes imparte las órdenes finales para la ejecución de la operación. En esta oportunidad, se completan los estudios de detalle, tanto de la zona en la que se operará, como de las capacidades atribuidas a las fuerzas inglesas existentes en las Islas.

   e. El 28 Mar 82 parte hacia BAHIA BLANCA el J RI 25 y la Ca C/RI 25.

      A las 1600 horas, el Cte Cpo Ej V comunica que asume como Cte TO "MALVINAS", designándose como Cte Fza Ae de Tareas al Brigadier D LUIS CASTELLANOS.

   f. Queda a cargo de la Br I IX (-) (en el continente) el 2do Cte y JEM Cnl D ERNESTO ALAIS quien, a orden, deberá trasladarse a las ISLAS MALVINAS para comandar los efectivos militares que permanecerán como guarnición, luego de la recuperación del archipiélago y una vez estabilizada la situación.

2. REGIMIENTO DE INFANTERIA 25 (RI 25)

   a. El 25 Mar 82 la Unidad finalizaba el subperíodo básico y la tropa incorporada en la 2da mitad de enero había iniciado ejercitaciones de conjunto en los menores niveles (patrulla y grupo). Se mantenía aún incorporado un 20% de soldados de la clase anterior.

   b. El estado espiritual de cuadros y soldados era ampliamente satisfactorio, aunque nada se conocía, por entonces, sobre las futuras responsabilidades a enfrentar. Desde el momento que el J RI 25 fue impuesto del concepto de la operación en la que debía participar, su

Unidad orientó, no obstante el secreto mantenido, el proceso educativo del personal, a fin de prepararlo más convenientemente para el cumplimiento de la nueva misión.

c. El estado del material, equipo y armamento era adecuado, como consecuencia de una acción de reacondicionamiento y mantenimiento realizada en 1981.

d. El 26 Mar 82 el J RI 25 conoce la determinación del día D y acelera el alistamiento de la Unidad para su embarque y traslado a la zona insular, según el plan elaborado por el Cdo Br I IX, en coordinación con elementos de igual nivel de la FAA y ARA.

e. El 27 Mar 82 el J RI 25 comunica a sus oficiales la misión que habría de cumplir la Unidad y los detalles inherentes a la misión, exigiendo el mantenimiento del más riguroso secreto. Se pone en ejecución el plan de engaño ya previsto para velar la operación. La orden que imparte en esa oportunidad establece,en líneas generales:

1) Embarcar la Compañía "C" del RI 25 el día 280930 Mar 82, en el Puerto de BAHIA BLANCA, integrando una Fuerza de Tarea Anfibia a órdenes del señor Contraalmirante D CARLOS ALBERTO BUSSER con las siguientes misiones:

a) Con la Primera Sección de la Compañía "C" del RI 25 (Subteniente D ROBERTO REYES) y por medio de una operación aeromóvil, conquistar la casa del Gobernador de las ISLAS MALVINAS, capturarlo ileso y no provocar bajas al enemigo. Dicha misión debía quedar finalizada el 020630 Abr 82.

b) Con la Segunda Sección (Teniente D ROBERTO ESTEVEZ) y Tercera Sección (Subteniente D JUAN JOSE GOMEZ CENTURION), ambas de la Compañía "C" y a órdenes del Jefe de la misma, Teniente Primero D CARLOS ESTEBAN, mediante una operación anfibia, capturar y consolidar antes del 021500 Abr 82, los caseríos de DARWIN y PRADERA DEL GANSO, también sin provocar bajas al enemigo.

2) Concretada la captura y consolidación del objetivo AEROPUERTO, operación a cargo de los Comandos Anfibios de la Marina, se ejecutaría el 020730 Abr 82, el desembarco del Regimiento de Infantería 25, quien relevaría al Batallón de Infantería de Marina 2 (021200 Abr 82), quedando el mencionado Regimiento a cargo de la seguridad de PUERTO ARGENTINO.

f. El 28 Mar 82 los elementos que han de ser transportados por mar abandonan su guarnición de paz y se dirigen a BAHIA BLANCA.

g. El 011900 Abr 82 los elementos del RI 25 (-) (conjuntamente con la Ca Ing 9) se desplazan a COMODORO RIVADAVIA mediante una marcha administrativa y ocupan, a orden, una zona de reunión en las inmediaciones de la base aérea, para su embarque y transporte.

3. REGIMIENTO DE INFANTERIA 8 (RI 8)

a. Al 25 Mar 82, la Unidad había completado el Subperíodo de Instrucción Básico de los soldados clase 1963 incorporados el 01 de febrero, manteniendo incorporados el 50% de la clase 1962,la mitad de cuyo efectivo se encontraba licenciado.Es en esa oportunidad,cuando el Cte Br I IX le comunica la misión a cumplir por parte de la Br para la reconquista de las ISLAS MALVINAS y le imparte, verbalmente,la siguiente misión:

1) Mantener su Unidad en condiciones de alistarse en tiempo abreviado, para:

a) Su empleo en la frontera Oeste según las previsiones del Plan de Operaciones (MR)

b) Su empleo en el litoral marítimo para prevenir eventuales desembarcos.

c) Su empleo en el sector insular para relevar al RI 25, a fin de alternarse con dicha Unidad en la protección de PUERTO STANLEY.

d) Continuar la capacitación de su tropa según lo determinado en las órdenes impartidas al efecto.

b. El 041700 Abr 82, el 2do Cte Br I IX le comunica que por orden del Cte Cpo Ej V se ha decidido su empleo en el TOM, para lo cual debe alistar la Unidad, planificar el transporte aéreo estableciendo los acuerdos con personal de la IXna Br Ae de COMODORO RIVADAVIA y recibir otras órdenes de detalle del Comandante de las Fuerzas Terrestres del TOM (Cte FFTT TOM) PUERTO ARGENTINO.

c. La Unidad inicia su movimiento aéreo el 051100 Abr 82, trasladándose la Ca Cdo al completo, Ca A y B completas, y parte de la Ca Serv. En el cuartel, queda reorganizándose la Ca C con personal de la clase 1962 y cuadros que serán asignados por el Cdo J Ej (Jef I-Pers).

La Unidad (- Ca C), constituida con un 60% de soldados de la clase 1963 y un 40% de personal de la clase 1962, finaliza su transporte el 09 Abr 82.

Es en ese momento cuando arriba a PUERTO ARGENTINO. Su capacidad de abastecimiento y munición abarcan los 15 y 7 días, respectivamente.

d. El 07 Abr 82, el hasta entonces Cte TOM Grl Div D OSVALDO GARCIA le imparte la siguiente orden:

1) Trasladar su Unidad a BAHIA FOX, empleando helicópteros y el buque Isla de los Estados.

2) Hacerse cargo de la defensa de dicho Puerto, quedándole agregada la Ca Ing 9 (-).

e. El 09 Abr 82 inicia el movimiento hacia BAHIA FOX el que finaliza el 14 de abril. En esa fecha, la posición queda conformada con la Ca Ing 9 (-) en BAHIA FOX Este, reforzada con 1/2 Sec Mor Pes y Cñ S/R y el RI 8 (-Ca C) en BAHIA FOX Oeste. Ambos elementos, a caballo de las alturas, enmarcan y custodian el acceso al puerto.

4. COMPAÑIA DE INGENIEROS 9 (Ca Ing 9)

a. El 25 Mar 82 el J Ca Ing 9 recibe la comunicación del Cte Br I IX en la que le advierte que su subunidad ha de participar en el operativo de recuperación de las ISLAS MALVINAS, acción que se ejecutaría en los primeros días de abril. A partir del 01 Abr 82 y para cumplir con dicho objetivo, debía preparar su unidad para el embarque por modo aéreo, asignándosele la misión de conquista y ocupación de BAHIA FOX en la ISLA GRAN MALVINA.

b. La subunidad que había finalizado el Subperíodo Básico, se reorganiza para la operación. Se determina, entonces, un efectivo total

de 130 hombres con parte de soldados de la clase 1962 aún incorporados y el resto de personal de la nueva clase.

c. El 011900 Abr 82 abandona su guarnición de paz y ejecuta una marcha administrativa hasta el aeropuerto de COMODORO RIVADAVIA, en donde la Subunidad efectúa un descanso nocturno. Allí se realizan los últimos acuerdos para el transporte aéreo.

d. Al finalizar el 02 Abr 82 la Subunidad se encuentra en su totalidad en PUERTO ARGENTINO, vivaqueando en proximidades de su aeropuerto.

e. El 031600 Abr 82 se ejecuta el embarque de la masa de los efectivos en el ARA ISLA DE LOS ESTADOS, conjuntamente con la Ca C del RI 25 que debía ocupar DARWIN - GOOSE GREENE (GANSO VERDE). El J Ca Ing 9, con un equipo escogido de 15 hombres, embarca en el ARA ALMIRANTE IRIZAR.

f. El 051200 Abr 82 ambos navíos llegan a la zona asignada. Con un grupo a sus órdenes, el J Ca Ing 9, desde el ALMIRANTE IRIZAR y en helicóptero Puma, aerodesembarca en la localidad y despliega, sin encontrar resistencia. Una vez asegurado el atracadero, desembarca el resto de la Ca, cumpliendo, de inmediato, las siguientes actividades:

   1) Registro y control de la población en BAHIA FOX Este y requisa de armas y medios de comunicaciones de largo alcance.

   2) Reconocimiento de la posición de defensa.

   3) Ordenes para la ocupación de la posición.

g. El 06 Abr 82 fracciones de la Subunidad reconocen la zona de BAHIA FOX Oeste y proceden a efectuar requisa de armas y medios de comunicaciones.

h. A partir del 14 Abr 82,al integrarse la Fuerza de Tarea (FT) RECONQUISTA, la Subunidad queda agregada al RI 8.

48.M.

SECCION IV

RECUPERACION DE LAS ISLAS MALVINAS

1. DESARROLLO CRONOLOGICO DE LA EJECUCION DE LAS OPERACIONES ( )

a. El 28 Mar 82 y en la fragata ARA SANTISIMA TRINIDAD, embarca el Comandante de la Operación Grl Div D OSVALDO J GARCIA(Cte Cpo Ej V) junto con un reducido núcleo de Jefes de su EM personal. Hacen lo mismo, en el ARA ALMIRANTE IRIZAR, el Cte Br I IX y su EM y Ca C (-) RI 25). En el transporte CABO SAN ANTONIO se trasladan la Sec Transp/RI 25 y la Sec de Tropas Especiales, que a cargo del J R participarían con el Escalón Anfibio en la conquista de la localidad.

b. El 291100 Mar 82, ante las inclemencias del tiempo y la agitación del mar que imposibilitan la reunión de los Jefes dependientes,el Cte TOM, por radio, imparte las ideas rectoras para la ejecución de la operación que se agrega como Anexo 8. En ellas queda claramente establecida la intención de realizar una operación incruenta, el respeto por los símbolos y banderas de GB,y el cuidado y consideración en el trato para con la población.

Indudablemente, estas medidas imponían severas limitaciones a la acción militar propiamente dicha, en particular durante el desarrollo de los combates previstos. Sin embargo, fue adoptada esta conducta ya que ella era la que convenía a los supremos intereses de la Nación.

c. El 300930 Mar 82 el Cte del TOM, de acuerdo con las últimas informaciones sobre la situación en las Islas y con el pronóstico del tiempo, fija como día D el 02 Abr y como hora H las 0600. Esta decisión les es comunicada a los comandos dependientes.

d. El 31 Mar 82, el comandante del ARA ALMIRANTE IRIZAR informa que un helicóptero Puma del Ejército transportado a bordo de su Unidad, como consecuencia de lo agitado del mar se había dañado y no estaba en condiciones de participar en la operación. Es esta circunstancia la que obliga a efectuar un cambio en el Plan de Operaciones, ya que en esa máquina debía desplazarse la Sec del RI 25 que habría de operar entre el cuartel de Royal Marines y la Casa de Gobierno. El Cte TOM realiza, entonces, las siguientes modificaciones sobre el plan original.

1) La misión original de la Sec del RI 25 es asignada a los comandos anfibios de la ARA.

2) La Sec /RI 25 atacará con los efectivos más adelantados de la fuerza anfibia de desembarco, asignándosele la misión de conquistar la pista de aterrizaje y preparar la misma para el desembarco del escalón transportado por aire. También se tenía conocimiento de que el lugar estaba defendido por efectivos ingleses, con armas automáticas y pesadas.

e. El 010700 Abr 82 la Fuerza de Desembarco alcanza la posición de partida para el ataque, ajustándose, durante el resto del día, los planes de detalle y últimas coordinaciones. Se decide, entonces, postergar en 30 minutos la hora de la operación anfibia (se ejecutará a las 0630 horas).

49.M.

f. En las últimas horas de este día el grueso del RI 25 (que había de ser transportado por modo aéreo) y la Ca Ing 9(-) inician su desplazamiento al Aeropuerto de COMODORO RIVADAVIA,a cargo del 2do Jefe de la Unidad. Hacia la media noche, alcanzan los sectores de embarque asignados, y la tropa, inmersa en la tensión propia de los trascendentales acontecimientos que habría de vivir, trata de descansar. Los comandos siguen anhelantes la evolución de la operación anfibia, esperando la indicación para iniciar el embarque.

g. El 012100 Abr 82 inicia el desembarco la Agr Cdo(s) Anf desde el ARA SANTISIMA TRINIDAD. Su Jefe informa haber alcanzado la costa a las 2345 horas sin registrar novedades ( ).

h. El 020345 Abr 82 la Agr Buz Tac(s) desembarca en Faro SAN FELIPE, sin registrar novedades.

i. El 020630 Abr 82 se inicia la Operación Anfibia. A las 0637 horas, los primeros cinco vehículos, en los cuales se transporta la Sec del RI 25, alcanza la playa en la costa Norte de la península del Aeropuerto, sin encontrar resistencia. Inmediatamente, los vehículos despliegan para abrir fuego, en caso necesario, mientras que los infantes del Ejército se lanzan a la carrera hacia las alturas que dominan el Aeropuerto desde el SE. A su vez, a las 0635 horas, los Cdo(s) Anf alcanzan el cuartel de los Royal Marines en MOODY BROOK y lo encuentran desierto.Desde ese objetivo continúan su avance hacia la localidad.

j. A las 0615 horas despega, desde COMODORO RIVADAVIA, el primer avión que encabeza el escalón aéreo, con efectivos del RI 25.

k. A las 0730 horas el J RI 25 informa que ha logrado capturar el Aeropuerto y que ha preparado el mismo para el aerodesembarque. Prácticamente, no ha tenido oposición, pues los efectivos que protegían el sector se habían replegado hacia la población, luego de ofrecer una débil resistencia. La tarea más complicada, como fue la de despejar la pista ocupada por aproximadamente 25 vehículos de distinto tipo (camiones livianos y tractores), se cumple con esfuerzo pero en el tiempo previsto. Los efectivos del BIM 2, por entonces, ya habían logrado ocupar la localidad.

l. A las 0900 horas el Gobernador inglés saliente solicita parlamentar y cesa entonces toda resistencia.

m. A las 0845 horas aterriza el primer avión Hércules C-130 con efectivos del RI 25. En forma ininterrumpida continúan arribando los restantes elementos, los que inmediatamente se despliegan a los lugares asignados.

n. A las 1230 horas,en una emotiva ceremonia se produce, con las formalidades de rigor, el arrío de la bandera inglesa y el izamiento, por primera vez desde 1833, de la enseña nacional.

O. A las 1300 horas el RI 25, que había llegado ya a la población, inicia el relevo del BIM 2, previo los acuerdos de estilo entre los respectivos Jefes y sus planas mayores. Acto seguido, se inicia un operativo de control de población y requisa de armas, asignándose sectores de responsabilidad a los JJ Subun(s). A su vez, la fuerza de tareas anfibia inicia su reembarque para regresar al continente.

p. El 03 Abr 83,por modo aéreo, arriba la Ca PM 181 (-) para hacerse cargo del control de la población y seguridad de puesto de comando del Cte TOM.

50 M.

q. A las 1000 horas el J Ca C informa desde DARWIN-GANSO VERDE que ha procedido a ocupar la localidad sin encontrar oposición. Sus efectivos se han emplazado en posición de combate y mantienen en condiciones de empleo, la pista de aterrizaje de la zona.

r. Una vez que ha entregado el control de la localidad a la Ca PM 181 (-), el RI 25 inicia su despliegue para ocupar y asegurar las alturas al NO y N del aeropuerto y la localidad. Se inicia, en ese momento, la construcción de posiciones de tierra y obras complementarias, pero se observan numerosos inconvenientes para el desplazamiento a campo traviesa de equipos y abastecimientos. Las tropas de esta Unidad comienzan ya su actividad en campo abierto, la que ha de finalizar después del 14 Jun 82. Dada la fecha en que comienzan las acciones, el RI 25 se constituye en el primer efectivo del Ejército, núcleo de la posición de defensa en las Islas. El detalle de la posición figura en el Apéndice 1 del Anexo 9 Tomo II.

Esta posición se establece con frente a los posibles lugares de desembarco de elementos anfibios o helidesembarcados ingleses.

s. El 051600 Abr 82, el J Ca Ing 9 arriba a BAHIA FOX en la ISLA GRAN MALVINA y desembarca, ocupando y asegurando la localidad, actividad que finaliza a las 2100 horas.

Por primera vez se iza la enseña nacional en la ISLA GRAN MALVINA.

2. FIN DE LA CAMPAÑA DE RECUPERACION DE LAS ISLAS

a. El 05 Abr 82, a la luz de las nuevas informaciones sobre la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las NNUU y las medidas militares que adoptaba GB, la JM, a proposición del Cte TO MALVINAS, en lo que se refiere al empleo de otros medios del Ejército, ordena: ( )

1) Trasladar a MALVINAS ocho VC Panhard del Dest Expl C Bl 181.y dos del Esc Expl C Bl 9.

2) Alistar y desplazar el RI 8 desde COMODORO RIVADAVIA, por modo aéreo, para su empleo en la ISLA GRAN MALVINA.

3) Alistar y desplazar el GA 3 desde PASO DE LOS LIBRES hacia BAHIA BLANCA, y desde allí hacia PUERTO ARGENTINO.

b. El 06 Abr 82, la situación es la que se describe gráficamente en el Anexo 9 Tomo II.

1) RI 25 (-), ejecutando su despliegue al S y E de la localidad.

2) La PM 181 (-), en el control de la localidad y seguridad de PC del Cte TOM.

3) La C/RI 25 (-), ocupando la localidad de DARWIN-GANSO VERDE y asegurando su pista de aterrizaje.

4) La Ca Ing 9 (-), asegurando la localidad de BAHIA FOX en la GRAN MALVINA y las instalaciones portuarias.

c. El 06 Abr 82 ~~el BIM 5 y~~ el RI 8, ya alistados ~~en forma urgente~~, inician su desplazamiento por modo aéreo desde COMODORO RIVADAVIA y RIO GRANDE. El primer contingente del RI 8 arriba a PUERTO ARGENTINO el mismo día, a las 1220 horas. Con el alistamiento y arribo de estos efectivos comienzan a modificarse las previsiones de los planes originales que determinaban, para mantener la ocupación de las islas, la presencia de otros efectivos , o sea aquéllos embarcados desde un comienzo y ya desplegados. El 02 Abr 82 se había

producido la Resolución 502 del Consejo de Seguridad de las NACIONES UNIDAS, por lo que GB había iniciado la preparación de una gran flota expedicionaria y el alistamiento de los efectivos terrestres y aéreos. ( )

d. Por orden del Cte Br I IX, el 2do Cte en el continente gestiona la asignación de un transporte marítimo, para concretar un nivel de abastecimiento adecuado en las Islas, teniendo en cuenta los efectivos asignados y las previsibles operaciones a ejecutar. Sin embargo, dada la falta de medios y evolución de la situación, no obtiene los resultados esperados. en oportunidad.

e. El 07 1430 Abr 82 se hace cargo de la Gobernación Militar el Grl Br D MARIO BENJAMIN MENENDEZ. Paralelamente, por Decreto 700/82, se crea el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur , y se designa como Comandante del mismo, al Vicealmirante D JUAN J LOMBARDO. ~~Se~~ disuelve, ~~en consecuencia,~~ el TO MALVINAS que había planeado y conducido la operación de recuperación de las islas. El Cte Br I IX Grl Br D AMERICO DAHER queda a cargo de los elementos terrestres y pasa a depender del Gobernador Militar.

f. El 09 Abr 82, el RI 8 inicia su movimiento hacia BAHIA FOX con los medios aeromóviles y marítimos. El 14 Abr 82 finaliza dicha operación y se constituye la FT "RECONQUISTA" (RI 8 y Ca Ing 9), que ocupa el dispositivo que se indica en Apéndice 2 del Anexo 9 del Tomo I

3. SITUACION GENERAL A LA FINALIZACION DE LA CAMPAÑA (07 Abr 82)

a. El 05 Abr 82 la fuerza británica zarpa desde Portsmouth. Dicha fuerza británica está compuesta por: los portaaviones INVENCIBLE y HERMES, 40 naves y 5000 hombres. También aviones HERCULES C-130 proceden a transportar pertrechos a la Isla de ASCENCION, donde se reunió la flota para su abastecimiento.

También se preparan otros efectivos con el objeto de incrementar la fuerza británica. ( )

b. El 072400 Abr 82, el Cte FFTT Grl Br D AMERICO DAHER imparte la OO 1 82 (Defensa) que se agrega como Anexo10 en el Tomo II ( ).

c. A partir del 08 Abr 82 las relaciones de comando son las que se determinan en el Anexo 11 del Tomo II ( ).

d.

1. El 07 Abr se comunica oficialmente al EA que EEUU, en razón de compromisos anteriores, debería ceder la Base Ascensión para uso de GB.

El 07 de Abr. el General García asume el mando interarmas del Cpo Ej V

58.M.

CAPITULO III

EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (TOAS) Y LA OPERACION DE LA DEFENSA TERRESTRE DE LAS ISLAS MALVINAS

SECCION I

EL TOAS Y LAS NUEVAS RELACIONES DE COMANDO Y MISIONES DERIVADAS

1. La constitución del TOAS y las nuevas relaciones de comando

   a. El 03 Abr 82 como se expresara oportunamente, se produce la resolución 502 de la UN, con lo cual se modifica el encuadramiento internacional en que se ejecuta la reconquista.

      Ante la manifiesta intención británica de operar militarmente en el Atlántico Sur, se hace necesario establecer la ejecución práctica de nuevas decisiones.

      Se pone en marcha, entonces, la campaña para la defensa de las ISLAS MALVINAS.

   b. El mismo 07 de abril, fecha en que se desactiva el TOM, se decreta la constitución del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS) y se designa al señor Vicealmirante D JUAN J LOMBARDO como Comandante del mismo.

      Se le asignan pues, al TOAS, fuerzas navales y aeronavales de la ARA. También pasan a depender de ese comando, las fuerzas de la Guarnición Militar de las Islas MALVINAS, cuyo Comando Conjunto es asumido por el Gobernador Militar Grl Br D MARIO BENJAMIN MENENDEZ ( ).

   c. La Fuerza Conjunta de la Guarnición Militar MALVINAS está constituida, a esa fecha, por elementos de la FAA con asiento en las Islas (aviones Pucará y elementos de tierra de Defensa Aérea), reducidos elementos de la Armada (aviones, barcos de distinto porte y el Batallón 5 de Infantería de Marina (BIM 5)), y las fuerzas del Ejército a órdenes directas del señor Grl Br D AMERICO DAHER (RI 25 - RI 8 - Ca Ing 9 y fracciones menores de apoyo logístico) ( ).

   d. La Fuerza Aérea Estratégica operará en el Atlántico Sur coordinando sus acciones con el comando del TOAS. ( )Sin embargo,deberá responder a las órdenes directas de la JM.

2. El plan del TOAS

   a. El 12 abr 82, el Comandante TOAS emite su plan Nro 1/82 "S", donde fija, como misión general del TOAS, consolidar la zona insular reconquistada, impedir su recuperación por el oponente y apoyar las acciones del gobierno militar, a fin de ejercer la Soberanía Argentina en las ISLAS MALVINAS, GEORGIAS y SANDWICH, y contribuir a asegurar su pleno ejercicio en el Atlántico Sur ( ).

   b. El mencionado plan impone las misiones particulares que se sintetizan a continuación:

      1) Los medios navales del TOAS: desgastar, neutralizar y/o destruir en oportunidades favorables, los medios de superficie enemigos.

      2) Los medios aeronavales del TOAS: cumplir tareas de ataque a unidades de superficie y aéreas con armas convencionales y misiles de exploración, antisubmarina y de sostén logístico.

53.M.

3) La Guarnición Militar MALVINAS:

a) Con la Agrupación Ejército MALVINAS

(1) Cumplir tareas de contención, desarticulación, rechazo, contraataque y aniquilamiento de cualquier forma de ataque terrestre enemigo.

(2) Actuar con los medios de artillería como defensa de costa contra vehículos anfibios y/o embarcaciones de desembarco.

(3) Prever vigilancia de playas y disponer de una fuerte reserva aeromóvil en aptitud de incidir sobre los diferentes sectores de la defensa de las islas.

b) Con la Agrupación Fuerza Aérea MALVINAS:

(1) Establecer un sistema de alarma aérea y contribuir a la vigilancia de playas y zonas de lanzamiento y de aterrizaje.

(2) Coordinar y ejecutar la defensa aérea local con los medios disponibles.

c) Con la Agrupación Armada MALVINAS

(1) Mantener las unidades aeronavales asignadas en aptitud de brindar apoyo aéreo directo, exploración, lucha antisubmarina y apoyo logístico.

(2) Mantener los elementos de Infantería de Marina (IM) en aptitud de ejecutar las acciones asignadas a las fuerzas terrestres.

(3) Contribuir a ejecutar acciones de minado y defensa de playas y vigilancia sobre zonas de lanzamiento y aterrizaje.

4) Reserva Estratégica Militar: se le fijarán las misiones cuando se requiriera su asignación. Dicha REM está constituida por 2 FFTT de la Br I Aerot IV que han sido transportadas por vía aérea a COMODORO RIVADAVIA y se encuentran en apresto permanente en dicha base.

5) Instrucciones de coordinación: determina que las tareas a cumplir por la Fuerza Aérea Estratégica serán coordinadas a través del Estado Mayor Conjunto (EMC).

6) La jurisdicción del TOAS queda establecida en la forma que se agrega como Anexo 13 en el Tomo II.

7) Las relaciones de comando que fija este Plan, en lo que interesa al informe del Ejército, se grafican como Anexo 14 en el Tomo II.

3. Refuerzos iniciales del Componente terrestre.

. 6A 3

** señalar que no existen en el EMGE ningún estudio al respecto y que solo se limitaba al cumplimiento e impartición de ordenes

4. Visita del Cte TOAS : Julio

54. M.

SECCION II

REFUERZOS TERRESTRES, EL COMANDO, PLANES Y ORGANIZACION DE DE LAS POSICIONES DEFENSIVAS (1)

1. El refuerzo del componente terrestre con la Br I Mec X

a. El día 12 Abr 82, GRAN BRETAÑA establece la zona de exclusión marítima alrededor de las Islas, aislándolas del Continente, hecho éste que marca el comienzo del sitio de la guarnición allí establecida ( ).

b. Luego de una serie de estudios, se resuelve el reforzamiento de los efectivos del Ejército en las MALVINAS, lo que se concreta mediante el envío de la Brigada de Infantería Mecanizada X (Br I Mec X), de elementos de defensa aérea y de Aviación de Ejército, y el Grupo 3 de Artillería de Campaña (GA 3) ( ).

El empleo de esta última Unidad de Artillería ya ha sido resuelto el 07 Abr 82, ante la necesidad de otorgar mayor capacidad de fuego a los efectivos de Infantería que, por entonces, han sido asignados como integrantes de la Guarnición Militar. En la OO Nro 1/82 Defensa del Cte FFTT ya se prevé el empleo de esta Unidad en el dispositivo original.

La decisión del transporte de la Br I Mec X no es comunicada oportunamente al Cte TOM, por lo cual éste, en circunstancias del arribo del Cte GUC y su EM, ignora dicha resolución.

En ese momento, el Cte TOM se encuentra abocado a impartir misiones complementarias a los medios que le habían sido asignados originalmente y no ha adoptado, por tanto, medidas pertinentes para la recepción de los efectivos y la rápida derivación de la Unidades hacia los sectores que serían asignados en la posición de defensa.

c. La existencia del bloqueo marítimo, impone el transporte de la Br I Mec X por modo aéreo, motivo por el cual los vehículos mecanizados y blindados de dicha GUC no pueden trasladarse.

Sólo camiones y 9 vehículos Panhard, como también algún material de defensa aérea, son llevados a las islas por 2 transportes navales que logran eludir el bloqueo ( ).

A partir del 12 de abril los RI Mec 6 y RI 7 son trasladados mediante un puente aéreo, llevando solamente sus armas portátiles y pesadas de apoyo de fuego. Por tal motivo, se los designará, en lo sucesivo, como Regimientos de Infantería 6 y 7 (RI 6 - RI 7)

En la misma forma se trasladan el Escuadrón de Exploración de Caballería Blindada 10, (que lo hace también sin sus vehículos de exploración), y el GA 3, con 18 cañones 105mm, pero sin sus vehículos orgánicos ( ).

El 16 Abr 82, la Br I Mec X con la masa de sus efectivos se encuentra en las Islas. Por razones de mayor antigüedad y por disposición del Gobernador Militar, el Grl Br D OSCAR LUIS JOFRE asume el comando del componente terrestre, que es designado como "Agrupación Ejército MALVINAS" . Por esta causa, el Comandante de la Br I X, Grl Br D AMERICO DAHER, cesa en esas funciones y regresa al continente. Sus elementos quedan agregados a la Br I Mec X ( ).

Comienzan así las transferencias de mando y responsabilidades en forma improvisada por falta de estudios previos y para responder a las circunstancias que se irían.

(1) Sobre la situación de cada elemento en el momento de recibir la orden de alistamiento y sus actividades hasta alcanzar las Islas, ver Apéndice 1.

MENENDEZ NUNCA FUE CTE TOM

OJO!!

55. M.

2. Plan de Defensa Nro 1/82 de la Agrupación Ejército "MALVINAS"

a. El 15 Abr 82, el Cte Agr Ej "MALVINAS" imparte un plan de defensa que ratifica las órdenes impartidas verbalmente y cuyo contenido se agrega como Anexo 15 en el Tomo II.

b. La misión y concepto de la operación de este plan establece que la Agr Ej "MALVINAS" debe defender a partir de que el enemigo inicie las operaciones, los sectores de PUERTO ARGENTINO, PUERTO DARWIN, GROSSE GREEN y BAHIA FOX, para contener, rechazar y aniquilar cualquier forma de ataque terrestre, a fin de impedir la recuperación de las islas por parte de GB, y apoyar las acciones del Gobierno Militar.

(1) → Refiréndose al concepto de la operación, el plan fija que la misma debe consistir en una defensa ejecutada por fuerzas del Ejército e Infantería de Marina, concebida sobre la base de puntos fuertes apoyados entre sí, con reservas locales para contraatacar. Como reserva de la Agrupación Ejército actuaría una subunidad aeromóvil, en condiciones de ser empleada, sucesivamente, en apoyo de sectores de PUERTO ARGENTINO y DARWIN. Asimismo, se mantendrían como reserva dos secciones de vehículos de exploración mecanizada del tipo Panhard, en apoyo de PUERTO ARGENTINO.

El dispositivo queda concretado según se grafica en el Anexo 16 del Tomo II

3. El comando de la Fuerza de Tarea Conjunta "Guarnición Militar MALVINAS"

a. Como consecuencia de la constitución del TOAS, según se expresara anteriormente, el Gobernador Militar asume el comando de la Fuerza de Tarea Conjunta (FTC) denominada Guarnición Militar MALVINAS. Sin embargo, es necesario destacar que el día D + 5, o sea el 07 Abr 82, el Gobernador Militar arriba a las Islas y se hace cargo de esa función, acompañado por un equipo de gobierno, organizado para auxiliar y asesorar al gobernador en el ejercicio de sus funciones gubernativas ( ).

b. El Cdo J Ej, por tal motivo, dispone el envío hacia las Islas del personal militar superior necesario, a efectos de constituir un Estado Mayor (EM) operacional para asistir al Gobernador Militar en el ejercicio de su responsabilidad de conducción militar conjunta. Este personal arriba a PUERTO ARGENTINO el 25 Abr 82. Es entonces designado Jefe del Estado Mayor, el Grl Br D AMERICO DAHER, quien retorna así del Continente para asumir el cargo ( ).

NO

Con respecto a la constitución del EM del Cte ~~TOM~~ FFTT o AGR Malvinas y Gob Mil, esta resolución se adopta como consecuencia directa de la magnitud de los efectivos terrestres que habían sido asignados. A partir del 16 Abr 82 dicho comando se constituye, en forma provisoria, de la siguiente manera:

1) JEM Grl Br D AMERICO DAHER

2) J I: Capitán de Navío D HASSEY quien era, a su vez, Secretario de Bienestar Social de la Gobernación Militar.

3) J II: Comodoro D MENDIBERRY quien era, a su vez, oficial de inteligencia del componente aéreo.

4) J III: Coronel D FRANCISCO MACHINANDIARENA, quien era, a su vez, Secretario de Comunicaciones de la Gobernación Militar.

(1) Ver informe del Gral Menendez.
Dejar constancia que el no quiso defender la Isla 6 Malvina para no dividir sus efectivos especulando con la sup. aeronaval enemiga, pero se le ordena que lo haga por fines políticos.

Ver Inf. al Gral Menendez:
(creo) el solicita solo 1 RI pero se
necesitan la Br completa.

FOLIO 56 M

5) J IV: Cnl D ARGENTINO GONZALEZ, quien era, a su vez, Jefe del COL MALVINAS.

A partir del 25 Abr 82, y con la llegada de dos oficiales superiores ordenada por el JEMGE, se reestructura el comando, liberando a los oficiales superiores de otras fuerzas para abocarse a sus tareas específicas. ~~Teniendo en cuenta, además, la preponderancia de efectivos de EJERCITO~~, el EM queda conformado como sigue:

(1)

- JEM: Grl Br D AMERICO DAHER

- J I: Tcnl D ANDUJAR (a la vez oficial de comunicaciones).

- J II: Cnl D FRANCISCO CERVO.

- J III: Cnl D CACERES

  Aux: Cnl D FRANCISCO MACHINANDIARENA (a su vez Secretario de Comunicaciones).

- J IV: Cnl D ARGENTINO GONZALEZ

- Enl Comp Ae: Comodoro D MENDIBERRY

- Enl Comp Nav: Cap Nav D MOREMAN

  Cap Corb D CAMILETTI

Este EM funciona, en la práctica, como un equipo asesor y coordinador, dado que sólo cuenta con los Oficiales Superiores, sin que se hayan asignado, por falta de medios, elementos de apoyo necesarios ~~para constituir los respectivos departamentos.~~

4.

4. Refuerzo del componente terrestre con la Br I III

a. El 22 Abr 82, se produce la visita del Presidente de la Nación y Comandante en Jefe del Ejército a PUERTO ARGENTINO, resolviéndose, en la oportunidad, un nuevo refuerzo de los elementos terrestres. A tal efecto, se designa a la Brigada III de Infantería (Br I III) y al Grupo Aerotransportado 4 de Artillería de Campaña (GA Aerot 4) con cuarteles en CORDOBA.

(1) Es de señalar que a partir del 12 Abr 82 el bloqueo naval era totalmente efectivo y la com. con las Islas dependía de un puente aéreo de una cap transp. limitada.

b. Los Regimientos de Infantería 4, 5 y 12 (RI 4, RI 5, RI 12) pertenecientes a la Br I III, el GA Aerot 4 y elementos de comandos son trasladados a las Islas por modo aéreo, entre el 24 y 28 de abril de 1982, en un significativo esfuerzo de transporte por parte de la FAA.

c. Estas unidades son transportadas sin sus vehículos orgánicos por razones de capacidad de los aviones de transporte. El GA Aerot 4 es aerodesembarcado con cañones 105 mm pero, igualmente, sin sus vehículos orgánicos. de arrastre de pieza y de municiones

El constante arribo de efectivos, medios y limitados abastecimientos al aeropuerto MALVINAS, especialmente en oportunidad de la llegada de la Br I III y GA 4 Aerot, provoca incontables problemas al ~~Cte TOM~~ dado que, tal como ha ocurrido anteriormente con ~~la~~ Br I X, esta designación ha sido resuelta en el continente con gran urgencia, sin proporcionar tiempo al Cdo TOM para organizar la recepción y reestructurar, una vez más, sus planes de operaciones.

NO

Entre los días 24 al 28 de abril, la congestión de personal y medios en el aeropuerto es crítica. Esta situación provoca un desgaste psíquico y físico significativo al personal, el que debe

(1) y ante las dificultades para operar en forma conjunta planear

acampar a la intemperie, soportando el viento, frío y humedad con gran estoicismo. Este esfuerzo se dimensiona en su justo punto cuando los efectivos deben trasladarse a pie, transportando equipo y abastecimientos bajo similares condiciones desfavorables de tiempo, en largas marcha hacia la zona de posiciones asignadas, donde deben comenzar a cavar sus abrigos con limitados medios de zapa.

Felizmente, el 01 May, oportunidad de iniciación de la batalla, la zona ha sido despejada (especialmente por parte del RI 4, RI 12 y GA Aerot 4).

Paradójicamente, estas unidades serán, a la postre, las que enfrentarán las acciones más intensas de la ofensiva inglesa.

Los vehículos automotores disponibles en la isla son afectados totalmente a las actividades logísticas, y sólo en contados casos pueden apoyar el desplazamiento de las Unidades.

Al 30 Abr 82 existe, en MALVINAS, la siguiente dotación de helicópteros a disposición del Cte TO:

8 UH 1H
5 PUMA
3 AUGUSTA
1 CHINOOK

Dichas máquinas son empleadas en forma intensiva para:

1) Apoyo logístico: de y hacia las unidades emplazadas en PUERTO ARGENTINO y entre las distintas guarniciones (PUERTO ARGENTINO, DARWIN, FITZ ROIG, BAHIA FOX, PUERTO HOWARD)

2) Traslado de tropas: RI 8 a BAHIA FOX, RI 12 a DARWIN, RI 5 a PUERTO HOWARD, Ca C (-) del RI 25 a SAN CARLOS, fracciones del RI 4 a las alturas del O y N de la posición principal.

3) Exploración aérea: Sin tener en cuenta las desfavorables condiciones atmosféricas, transportando normalmente fracciones de la Ca Cdo(s) 601 para efectuar acciones de exploración en fuerza y reconocimiento, en forma por demás frecuente.

4) Operaciones de rescate: de pilotos eyectados de la FAA e, inclusive, inglesa. También en zonas de naufragio, se rescatan elementos navales.

5) Acciones de apoyo a la población civil: evacuaciones sanitarias, abastecimiento de mercaderías, etc.

Con respecto a los pocos vehículos automotores que se dispone, éstos están afectados íntegramente a las operaciones de terminales en el muelle de descargo y en el aeródromo, efectuando permanentes desplazamientos. Fuera de la ruta asfaltada es prácticamente imposible realizar tales acciones, ya que las características técnicas de los mismos y las limitaciones del terreno lo impiden.

5. Nuevas relaciones de Comando en la Guarnición Militar MALVINAS y las misiones derivadas

a. El 26 Abr 82 elementos británicos atacan y toman las Islas GEORGIAS.

b. A partir del 28 Abr 82, el Cte Conj Guar Mil MALVINAS, con los nuevos medios asignados, reestructura las relaciones de comando

de la fuerza del Ejército a su mando, las que quedan fijadas como se grafica en el Anexo 17 del Tomo II.

c. El Cte Conj Guar Mil MALVINAS (Gobernador Militar) impone, sintéticamente, las siguientes misiones generales: ( )

1) La Agrupación Ejército "PUERTO ARGENTINO" deberá organizar y defender la posición defensiva de PUERTO ARGENTINO para negar al enemigo la conquista del objetivo político principal, con zona de responsabilidad en la península de FRESINET, al Este de la línea general PUNTA TRIO, MONTE SIMON, PLEISANT, PEALK MOUNT, JOHNSON ISLAND.

2) La Agrupación Ejército "LITORAL" deberá defender su zona de responsabilidad, al Oeste de la línea general mencionada para la Agrupación "PUERTO ARGENTINO", para negar espacio de maniobra al enemigo, contribuir a la defensa de PUERTO ARGENTINO, así como mantener tenazmente la presencia de propias fuerzas en la Isla Gran Malvina, debiendo estar en condiciones de operar aisladamente a orden.

Asimismo, se le impone mantener la zona de PUERTO DARWIN, agregándose bajo su mando la Base Aérea Militar "DARWIN" (aviones Pucará) operada por la FAA y la base aeronaval Elefante ( ) operada por la ARA y defendida por una compañía de Infantería de Marina.

d. Se agrega al Comando de la Agrupación Ejército "LITORAL" la Ca Av Ej 601 ( ) a efectos de que se disponga del máximo de medios de movilidad posible.

e. La distribución de los efectivos de ambos agrupamientos mantiene el esfuerzo principal de la defensa en la zona de PUERTO ARGENTINO; asegurando el refuerzo de PUERTO DARWIN y la ocupación de PUERTO HOWARD y BAHIA FOX en la Isla GRAN MALVINA. El dispositivo general adoptado se agrega como Anexo 18 en el Tomo II. Los dispositivos particulares de PUERTO DARWIN, BAHIA FOX y PUERTO HOWARD, se agregan como Anexos 20/21 al referido Tomo II.

(1)

6. Reserva prevista ( )

a. La agrupación Ejército "MALVINAS" dispone, en MONTE KENT, de una subunidad helitransportada para operar rápidamente en cualquier lugar de las Islas.

b. El RI 4 ocupa una posición en apoyo del dispositivo de PUERTO ARGENTINO y tiene, a su vez, la misión prioritaria de ser reserva helitransportada como 2do escalón de la Agrupación LITORAL, debiendo estar permanentemente en condiciones de ser transportado por escalones de subunidades por los helicópteros de la Ca Helico de Av Ej 601, a distintos sectores de las Islas, para responder a las exigencias que la situación impusiera. A partir del 01 May 82, esta subunidad y sus medios es uno de los blancos preferentes de la aviación inglesa.

7. La organización de la posición

a. Las tropas del Ejército, desde su arribo en forma escalonada, se abocan a la organización de sus posiciones, actividad que continúa permanentemente, aun bajo el fuego enemigo, en condiciones climáticas desfavorables y malas características del suelo, el que, por ser turboso, origina la constante inundación de las posiciones.

b. En las zonas altas, la existencia de afloramientos rocosos al ras del suelo, dificulta enormemente la construcción de obras de fortificación.

(1) En los distintos niveles, los comandos de las tres fuerzas coordinan tareas pero no responden al concepto "conjunto", lo que influirá en las operaciones..

c. La carencia total de árboles y ausencia de material de circunstancia apto para construcciones impide dar a las obras defensivas la fortaleza y consistencia deseable. El transporte desde el continente, del material necesario y, en particular, cemento, se ve negado totalmente por la imposibilidad de transporte naval que impuso el bloqueo marítimo enemigo, y por existir, además, otras prioridades más urgentes como lo son el transporte de racionamiento, munición y combustible, que absorbe totalmente las escasas disponibilidades de transporte aéreo. ( )

8. Transporte desde el continente y en las islas

a. Con el traslado de los efectivos de refuerzo asignados, a fines de abril de 1982, se completa la masa de los medios que destacá el Ejército Argentino para su empleo en las Islas MALVINAS. En ese momento, los efectivos del Ejército Argentino en MALVINAS son los que se detallan en Anexo

b. El transporte desde el continente, así como sus desplazamientos entre las islas, es ejecutado en transportes navales de la ARA, transportes aéreos de la FAA y medios de la Aviación de Ejército. Establecido el bloqueo aeronaval por GB, sus tripulaciones desafían la amenaza de los medios enemigos, dando pruebas constantes de viril y abnegado valor.

c. En el posterior desarrollo de la campaña, las tripulaciones de los aviones de la FAA continuaron dando pruebas de valor y tenacidad, arriesgando su vida constantemente para no cortar el débil cordón umbilical que unía a sus camaradas del Ejército con el territorio continental.

Dentro de las islas fueron los helicópteros del B Av Comb 601 quienes permitieron superar los inconvenientes más críticos, ejecutando misiones de transporte de tropas y logísticos en condiciones de máximo riesgo, provocadas por la acción de las armas británicas, la falta de protección aérea y por no contarse en el equipamiento de su material con medios adecuados electrónicos de detección y para vuelos nocturnos. ( )

9. Situación de los medios terrestres de refuerzo en el momento de recibir la orden de empleo en las Islas MALVINAS.

60.M.

9. SITUACION DE LOS MEDIOS TERRESTRES

a. Cdo Br I Mec X

1) Esta GUC concurre al TOM con los siguientes medios:

a) RI Mec 3: Sin sus vehículos orgánicos
b) RI Mec 6: Idem
c) RI Mec 7: Idem
d) Esc Expl C Bl 10: Idem
e) Ca Com 10
f) Ca Ing 10

2) El 07 Abr 82, el Cte br recibe la orden del Cte Cpo Ej I d alistar a las unidades de la Br, menos el Gpo A, para su empleo en el litoral marítimo, en el sector asignado a esta GUC.

A tal fin se debía convocar a la clase 1962. En ese momento las unidades y subunidades independientes se encontraban abocadas a la instrucción básica de la clase 1963, en el terreno.

La convocatoria se efectuó a través de comunicaciones personales a los movilizados, ~~a través~~ con el empleo de estafetas destinados al efecto, complementadas por empleo de los MCS.

La respuesta fué ampliamente satisfactoria, aunque algunas unidades (en particular el RI 3) no alcanzaron a completar su efectivo por razones de urgencia de empleo, siendo autorizados a emplear S/C 63.

3) El 09 Abr 82 el Cte Cpo Ej I comunica que la JM había dispuesto el empleo de la Br en el TO insular, para lo cual debía alistarse a fin de ser transportada a la mayor brevedad, sin los vehículos mecanizados de dotación y sólo con aquéllos de uso general imprescindibles. El transporte del personal y equipos individuales se habría de transportar por modo aéreo, mientras que los elementos pesados serían embarcados en el PUERTO DE BUENOS AIRES, en un transporte mercante que sería asignado oportunamente.

4) El EM de la Br se abocó, prioritariamente, a la organización del transporte, estableciendo los acuerdos necesarios con la FAA y ARA. El embarque de los medios en el transporte

Falta folio 59 -

FORMOSA estaría constituido por vehículos 1/4 Ton, cocinas rodantes, aguateros, 15 días de munición para todas las armas, 15 días de víveres, vestuario de repuesto etc.

5) En el mismo lapso se ordenó a los elementos dependientes completar la convocatoria, reorganizar sus medios, replegar al personal C/63 desde el terreno en donde cumplía las actividades de instrucción ya mencionadas, retirar equipo y armamento a dicha clase para completar los recientemente movilizados S/C 62 y proceder a licenciar en su domicilio a la masa del personal, menteniendo en el cuartel, efectivos de seguridad de nivel subunidad.

6) El traslado de la Br al TOM comenzó el 11 Abr 82 desde EL PALOMAR, ejecutándose con total normalidad el Plan de Transporte elaborado por el EM de la GUC.

7) El 111400 Abr 82 el Cte Br y su EM embarcan en EL PALOMAR arribando a RIO GALLEGOS a las 17,00 horas. Allí se produce la transferencia hacia otras máquinas previstas al efecto. Finalmente, el mismo día a las 1910 Hs, llega al aeródromo de PUERTO ARGENTINO. (Solo 6 días después)

8) El arribo del Cte Br X toma de sorpresa al ~~Cte TOM y~~ Gob Mil quien desconocía, en ese momento, la resolución del Cdo Sup de asignarle la Br I Mec X.

9) Esa misma noche se expone al Grl Br D MARIO B MENENDEZ la orden recibida y los planes de transporte en ejecución.

10) Al día siguiente se expone la situación al Cdo Br por parte del hasta entonces Cte FFTT Grl Br D AMERICO DAHER y se estudian las medidas para reestructurar el dispositivo de defensa, teniendo en cuenta los nuevos efectivos y medios que arribaban.

11) El 14 Abr 82 se adelantan órdenes verbales a los JJUU y se inician los reconocimientos.

12) El 16 Abr 82 se produce la reestruturación del ~~Cdo TOM~~ Cdo FT designándose al Cte Br I Mec X con Cte Agr PUERTO ARGENTINO y ratificándose por escrito las órdenes ya adelantadas para la organización de la posición de defensa.

b. RI Mec 3

1) El JR recibe el 090230 Abr 82 la comunicación del Cte Br I Mec X que le impone alistar su unidad para su

empeñamiento a la mayor brevedad en el TOM, Para ello deberá:

a) Convocar a los S/C 62 que habían prestado servicios en la unidad y se encontraban de baja.
b) Reorganizar la misma sobre la base de dicho personal. Se le asignaría personal de cuadros para completar su CO.
c) Dar por concluido el período de instrucción básica de de S/C 63 recientemente incorporado y que se había iniciado el 10 Mar 82.
d) Prever el traslado de la unidad por modo aéreo hacia COMODORO RIVADAVIA.
e) Los vehículos de uso general imprescindibles y elementos pesados debían ser preparados para su transporte marítimo. El material mecanizado no sería transportado.

2) Se adoptan de inmediato las medidas para cumplimentar la orden recibida en el menor plazo.
   a) Se preparó el plan de transporte.
   b) Se incorporó al personal de C/62 a medida que se iba presentando y se reorganizaron las subunidades.
   c) Se completaron las dotaciones de efectos Cl II y IV Int y Ars de acuerdo al Rol de Combate.
   d) Se efectuó la transferencia de armamento del personal C/63 al personal C/62 que iba siendo incorporado.
3) Durante todo el día 09 y 10 Abr 82 se trabaja febrilmente para alistar la unidad. Finalmente, y con autorización del Cte Br X, se completa con 134 S/C 63 los puestos de S/C 62 que, en razón de la urgencia de la convocatoria, aún no se habían presentado. Inclusive se incorporan a dicho Rol de Combate, S/C 62 de la Sec Dno y otros de la Ca Ser con misiones normales de guarnición, con un pié de instrucción más reducido.
4) Con las últimas luces del 10 Abr 82, es decir, menos de 40 horas después de haber recibido la orden de alistamiento para el combate, las primeras fracciones de la unidad inician su desplazamiento motorizado hacia el Aeropuerto de EL PALOMAR.
5) El 110900 Abr 82 el JR que había embarcado en el primer vuelo llega a PUERTO ARGENTINO y se presenta al entonces Cte FFTT, Grl Br D AMERICO DAHER para recibir órdenes.

El mencionado Oficial Superior, que se muestra sorprendido pues ignoraba la decisión del Cdo Su sobre la asignación a sus fuerzas del RI 3, adopta de inmediato las medidas para la recepción de la unidad. Su alojamiento será precario, teniendo en cuenta las existentes en la zona. Se ordena que la unidad, que no había recibido sus elementos logísticos, desconociéndose por el momento cuando ello se haría efectivo, se apoyo para su racionamiento en el RI 25.

6) El 131400 Abr 82 arriba a PUERTO ARGENTINO el último contingente del Regimiento a cargo del 2do J. Los efectivos, que hasta ese momento habían acampado en proximidades del Aeropuerto, se desplazan a pie hacia una zona de reunión asignada, inmediatamente al SO de la localidad.

7) Entre el 130745 al 141400 Abr 82, se realizan en helicópteros y a pie los reconocimientos de detalle para la ocupación del sector asignado en la posición de defensa, según la orden expresada verbalmente por el Cte FFTT, impartiéndose la correspondiente orden de operaciones el 14 Abr 82 en horas de la tarde.

8) El 15 Abr 82 se inicia la ocupación de la posición y construcción de las obras. En seis días la unidad había cumplido las siguientes tareas:

a) Movilizado e incorporado la masa del personal de tropa y reorganizado su Rol de Combate para enfrentar operaciones, en un ámbito geográfico prácticamente desconocido y

b) sin adecuada preparación psicológica y técnica para enfrentar en las mejores condiciones las exigencias de las misiones previsibles.

b) Completado su equipamiento y abastecimiento y organizado los escalones de sus transportados por modo aéreo y marítimo.

c) Ejecutado el transporte aéreo desde BUENOS AIRES a PUERTO ARGENTINO.

d) Reconocido la posición de defensa.

e) Efectuado los acuerdos de planeamiento e impartido las órdenes correspondientes.

9) Los trabajos en la posición se efectúan con elementos de zapa individuales, por carecerse de medios técnicos de mayor capacidad.

10) El 16 Abr, en horas de la tarde, habiéndose constituido ya la Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" a cargo del Cte Br I X, el J RI 3 recibe la orden de operaciones que ratifica las mi-

siones que le habían sido asignadas verbalmente.

c. RI Mec 6

1) El 05 Abr 82 el J R recibe la orden del Cte Br I Mec X de presentarse al EMGE - Jef III-Op para recibir una orden. En dicha oportunidad se le requiere exponga sobre la situación de su unidad en cuanto a estado de instrucción del personal recientemente incorporado, dotaciones, nivel logístico etc. Se toma nota de sus informes y se le ordena que retorne a su unidad.

2) El 07 Abr 82, en horas de la mañana, acompaña al Cte Br I Mec X a una reunión que había sido convocada por el Cte Cpo Ej I.

   En esa oportunidad se le ordena, verbalmente, que debe alistar una subunidad, la que en breve plazo sería trasladada al TOM para constituirse en reserva helitransportada de los efectivos terrestres allí destacados.

   De regreso en el Regimiento se ordena el alistamiento de los efectivos indicados, seleccionando para ello el mejor personal de cuadros y tropa, y asignándole primera prioridad en cuanto a la renovación de vestuario y armamento.

3) El 090230 Abr 82 recibe la orden del Cte Br I Mec X, de alistar su unidad completa para entrar en operaciones, según los detalles mencionados en el Ap b. 1).

4) Entre dicha fecha y el 11 Abr 82 se realizaron, entre otras, las siguientes actividades:

   a) Confección del plan de transporte por modo aéreo, inicialmente, para la B/RI Mec 6; luego, para la totalidad de la unidad.

   b) Convocatoria del 50% del personal dado de baja.

   c) Recepción y provisión de vestuario, equipo de intendencia y efectos de arsenales.

   d) Retiro del armamento portátil y efectos de intendencia provistos a la clase 1963 que se encontraban en el terreno (subperíodo básico) y provisión a la clase 1962.

   e) Embarque en una nave mercante de 1 Oficial con efectos Clase V (15 días de abastecimiento para la B/RI Mec 6 cuya provisión y carga estuvo a cargo del Cdo Ars y Cdo Cpo Ej I).

f) Embarque en una nave mercante de 1 Oficial, 1 Subofi-
cial, 6 Jeeps M Benz, material pesado, etc.

g) Agregación de 1 Capitán ESG, 1 Tte 1ro Ec Icia y 2 Subt(s
del CMN.

h) Aproximadamente el 10/11 Abr 82 el 2do Cte Br I Mec X
le comunica que le será agregada 1 Ca I del RI 1 PATRI-
CIOS la que se embarcará en PALOMAR con equipo y dotació
correspondiente.

5) La orden para el traslado al TOM fue recibida el 11 Abr, para ejecutarse al día siguiente. En sus lineamientos generales, el plan se desarrolló como sigue:

a) Por escalones y modo automotor, desde MERCEDES a EL PALOMAR.

b) Por modo aéreo, desde EL PALOMAR a RIO GALLEGOS.

c) Por modo aéreo, desde RIO GALLEGOS a PUERTO ARGENTINO.

d) Por modo marítimo, los abastecimientos y equipos pesados desde el Puerto de BUENOS AIRES.

El transporte se realizó sin inconvenientes, y en un lapso de 36 horas la unidad se encontraba en MALVINAS con sus efectivos al completo.

6) La totalidad del personal de soldados correspondía a la clase 1962, aunque para completar los efectivos necesarios fué imprescindible echar mano de personal con menos nivel de instrucción, afectado, normalmente, a tareas de guarnición.

7) El 14 abr 82, la unidad se encontraba acampando en las cercanías del aeródromo de PUERTO ARGENTINO. Las limitaciones operativas, en ese momento, estaban dadas por la falta de material que había sido embarcado en un transporte mercante (cocinas, material pesado de comunicaciones y medios de transporte). Esto motivó que la unidad, inicialmente, tuviese que racionar en frío y luego por turnos, con una sola cocina rodante facilitada por el RI 25.

8) El 14 Abr 82 recibió la orden de segregar la Ca C (subunidad organizada por el RI 1), agregándola al RI 25 y la Ca B a órdenes del S3 para constituir la reserva aeromóvil de las FFTT del TOM. Con el resto de la unidad (Ca Cdo y Ca A) más efectivos equivalentes a una subunidad con armas livianas de la Agr Ing 601 y dos secciones de la Ca PM 181, debía organizar la defensa de la localidad de PUERTO ARGENTINO.

9) El 19 Abr 82 el Cte Agr PUERTO ARGENTINO (Cte Br I X) rectifica la orden anterior, determinando:

a) Relevar al RI 25 en el sector Oeste de la posición inicialmente asignada a esta unidad.

b) Mantener a sus órdenes la Ca C (RI 1).

c) Ocupar y preparar para ejecutar la defensa del sector asignado prioritariamente, contra una acción anfibia del enemigo.

d. RI Mec 7

1) El día 09 Abr 82, el J Un recibe la orden del Cte Br de organizar y efectuar el completamiento a CO de la unidad, sobre la base de los soldados clase 62 incorporados, y otros que debían ser convocados para su traslado y empleo urgente al TOM.

La situación de la unidad, en estas circunstancias, era la siguiente:

a) La clase 1963 estaba incorporada en la unidad y realizaba instrucción en EZEIZA, en un denominada Agrupación de Instrucción La Plata, a órdenes del J RI Mec 7 ~~y estaba integrada por el RI Mec 7, la Ca Ing Mec 10, el Distrito Militar y la Sec Icia de la Plata~~.

b) Unos días antes de la fecha en que se recibió la orden mencionada en a), el JR tuvo que reorganizar los efectivos de soldados clase 62 para formar, juntamente con efectivos del RI Mec 3, RI Mec 6 y GA 1, una fuerza de tarea bajo sus órdenes, para operar, de ser necesario, en el litoral marítimo y en el sector que sería asignado oportunamente. Estos efectivos fueron trasladados y reunidos en el RI Mec 3 para revista del personal y material. Allí permanecieron durante dos días, aprestados para su transporte a orden.

La actividad señalada implicó retirar equipos y armamentos a los soldados clase 63 que se encontraban en EZEIZA, desplazar cuadros y reorganizar el sistema de instrucción, como asimismo el escalón seguridad del cuartel.

c) Al recibirse el 09 Abr 82 la orden de completar a CO la unidad con soldados clase 62, se realizó la convocatoria de los ciudadanos correspondientes a la clase y simultá-

neamente se inició el traslado de material, equipo armamento y personal que se encontraba en EZEIZA.

d) Esto también implicó reorganizar nuevamente el Regimiento con los S/C 62, para ubicarlos en los roles de combate que determina el CO respectivo.

e) Estas actividades, normalmente, fueron realizadas durante la noche (desplazamiento de personal, traslado de material y armamento, etc).

2) Con respecto a la integración del personal, se concretó como sigue:

a) El 50%, aproximadamente, de los S/C 62, que se encontraban incorporados, no realizaban instrucción de combate desde el cierre del período de ejercicios finales (Oct-Nov 81) por haber finalizado la programación anual del año militar.

Esto también estaba impuesto por la realidad que surge de las actividades propias de guarnición, la baja de los soldados y las licencias de los cuadros.

b) Luego de la incorporación de los S/C 63, hubo que volcar todos los esfuerzos a la misma, manteniéndose los S/C 62 en apoyo de la instrucción, guardia y la sección operacional (marco interno).

c) Los cuadros habían desarrollado, durante el primer período de capacitación, clases de metodología de instrucción y otras afines.

En general, no existieron problemas de equipamiento en la unidad, ~~ya que se emplearon medios del depósito de movilización y otros que fueron provistos por el Cdo Sup.~~

3) Para lograr un adecuado nivel operacional, el JR dispuso, previo la partida, las siguientes medidas:

a) Asignar al rol de combate de cada subunidad (A, B, C, Cdo Ser) un médico, un Suboficial enfermero y dos soldados estudiantes de medicina como camilleros, independientemente del personal destinado al puesto socorro, que contó con el oficial médico Jefe Sección Sanidad, dos médicos y siete enfermeros. Ello no estaba contemplado en el CO.

68.M.

b) La provisión de palas y picos de mango largo para las subunidades, por compra de la unidad. Esta simple determinación tuvo gran influencia posterior para facilitar la construcción de las posiciones.

c) La provisión de bidones de plástico de 20 litros a las subunidades para darles autonomía en el abastecimiento y provisión de agua potable (compra de la unidad).

d) La provisión de 2.000 bolsas de arpillera o plástico, para emplearlas como parapetos (donación).

e) La adaptación de las cocinas de campaña a leña, por las de quemadores a gas de garrafa, ante una eventual falta de leña (la unidad).

f) La provisión de rollos de alambres de púas para emplearlos como obstáculos (donación)

g) La adquisición como reserva de tres cuotas de pilas varias, para los equipos radioeléctricos (compra de la unidad)

h) La obtención 10.000 metros de clable telefónico (donado ~~por ENTEL~~.

4) En cuanto a la capacidad operacional de la unidad puede expresarse:

a) La movilización se realizó entre el 09 y 12 Abr 82. Prácticamente al 2do día ya estaba completado el CO de la unidad con S/C 62.

b) El estado de instrucción del personal que se incorporó correspondía al pié de instrucción alcanzado con los progrmas de educación desarrollados hasta noviembre del 81. En general los soldados ocuparon el rol de combate que habían tenido durante todo el año.

c) La unidad no había ejercitado operaciones defensivas durante los ejercicios finales del año 1981 pues el centro de gravedad de la instrucción indicaba la práctica prioritaria de operaciones ofensivas.

5) El JR en el curso de su alistamiento recibió las siguientes órdenes:

a) El día 10/11 Abr 82 se recibió la orden del Cte Br de desplazar 5 cocinas de campaña, 5 acoplados aguateros de 1.000 litros, 2 acoplados de 1/4 T y 7 VTP MB, para su traslado por barco a MALVINAS, (llegaron a MALVINAS el día 21 Abr 82). Asimismo mantener al personal en permanente alistamiento para su traslado previa orden a la

FOLIO 69.M.

Base Aérea EL PALOMAR, para su embarque.

b) Entre el día 11/12 Abr 82 se completa la provisión de vestuario.

c) El día 13 Abr 82 se recibe la orden del 2do Cte Br de prever el embarque de la Unidad por modo aéreo, mediante escalones compuesto por una cantidad de personal no mayor a los 200 hombres. El material pesado (cañón sin retroceso, morteros 120, etc) iban separados del personal que por dotación orgánica le correspondía.

El día 13 Abr 82 por la tarde la unidad inició la marcha motorizada con el primer escalón para embarcar por modo aéreo en el PALOMAR.

6) a) La unidad se organizó en cinco escalones para ejecutar el desplazamiento a orden hacia EL PALOMAR, lugar del embarque por modo aéreo.

b) El arribo a MALVINAS del 1er escalón se produce el día 140600 Abr 82. La unidad (personal) tardo 3 días en reunirse en la isla y el material un poco más de tiempo (por lo menos 1 semana).

c) Cuando el RI 3 llega a MALVINAS no tenía las cocinas de campaña para dar racionamiento a la tropa ni las armas pesadas contaban con la mayor parte de la munición de la unidad. Todo ello era transportado por modo marítimo.

d) Por la carencia de vehículos, y a medida que arriban los escalones se realiza marcha a pié desde la zona del aeropuerto hasta MOODY BROOK (aproximadamente 17 Km) . Esta marcha fué realizada con el material a brazo, armamento y equipo individual (bolsón protaequipo) y en general bajo adversas condiciones climáticas (lluvia, granizo, agua nieve y vientos de hasta 80/100 Km).

7) El día 14 Abr 82 el Cte Br ordenó al J Un reconocer y ocupar una zona de alojamiento próxima a MOODY BROOK (PC Agr Pto ARGENTINO)
El BIM 5 facilitó una cocina de campaña, con la que se pudo hacer racionar durante varios días a todo el personal.

8) El día 15 Abr 82 se recibe la orden de realizar un reconocimiento del terreno asignado a la unidad, para organizar una posición de defensa. Efectuada la proposición al Cte Br para la organización de la posición el J R procede a impartir una OO por escrito a todos los elementos dependientes.

9) a) El dispositivo inicial que se propuso al Cte Br mantenía a la Ca I "C" como reserva de la unidad, ubicándola sobre WIRELESS REDGE, para estar en condiciones de emplearla en contrataques hacia el MONTE LONGDON y/o hacia el N o NO.

b) Posteriormente el Cdo Br ordenó desplazar la Ca I "C" para ocupar las alturas al NO de la posición, para cerrar un espacio existente entre el MONTE LONGDON y las alturas de curva cerrada 200 que ocupaba la Ca I "A"

c) Este movimiento obligó a desplazar la Sec Expl (15 Sold) y organizar 1 Sec (20 Sold) perteneciente a la Ca Servicio para cerrar el espacio dejado por la Ca I C y que desde el MONTE LONGDON hasta las primeras fracciones sobre WIRE LESSRIDGE de Oeste a Este era de aproximadamente 3 Km.

Esto también determinó que como reserva sólo se pudiera prever L Sec (-).

10) a) Parcialmente se dispuso de helicópteros para el traslado de la munición y de las armas pesadas, hasta las posiciones de cada fracción. Parte de este abastecimiento y el movimiento, hubo que realizarlo a brazo, lo que demandó un considerable esfuerzo al personal de la Ca Servicio y de las propias subunidades.

b) Las obras de fortificación se construyeron con material de circunstancia encontrados en el terreno y reforzados en la mayoría de los casos únicamente con tepes de turba y piedra.

c) En la red telefónica de la unidad, por carecia de suficiente cable de campaña fue necesario incluir en la misma línea hasta 3 usuarios lo que obligó a un estricto y control y disciplina de tráfico. Esto fué consecuencia del extenso frente y profundidad de la zona de posición que fue asignado al RI 7.

d) Desde un comienzo y por lo extenso del sector, falta de medios de movilidad y dificultades para el desplazamiento a campo travieza, el abastecimiento de clase 1, desde la zona de distribución hasta las posiciones fué muy difícil, por lo impractico de emplear víveres frescos y secos que habitualmente se utilizan en guarnición, que representaban un peso que demandaba un gran esfuerzo del personal para acercarlo hasta las cocinas que funcionaban en cada una de las compañías y desde estos lugares a las fracciones más alejadas por lo cual la comida prácticamente nunca lle

71.M.

gaba caliente y se la consumía en horarios totalmente discontinuos.

e. Esc Expl C Bl 10

1) El 082200 Abr 82 el J Esc recibe la orden de alistar la subunidad para su desplazamiento al TOS en el más breve plazo. Para ello debía:

a) Convocar a todo el personal ausente de la guarnición.

b) Efectuar la movilización del personal C/62 necesario para completar a CO la subunidad.

c) Replegar al personal C/63 que se encontraba en el terreno ejecutando el período básico del instrucción en la zona de EZEIZA.

2) El 09 Abr 82 a la madrugada el Cte Br comunica:

a) Que la Br sería empeñada en el TOM.

b) Que debía prever el transporte por modo aéreo a MALVINAS vía RIO GALLEGOS, de el personal, equipo individual, armas portátiles y dos días de efectos clase V.

c) En el buque FORMOSA se debía transportar 1 Jeep MB, 1 acoplado, 2 AML-M 90 Panhard, 2 aguateros, 2 cocinas de campaña, 10% de efectos de intendencia, repuestos, herramientas, material de sanidad.

3) El alistamiento de la subunidad se realiza sin novedad, efectuando su presentación en su totalidad los S/C 62 convocados. Se completan las provisiones de efectos de Intendencia de invierno.

f. Br I III

1) Esta GUC se encontraba aplicando, en su jurisdicción, el sistema de incorporación trimestral, por lo cual al 02 Abr 82 la situación de la tropa era la siguiente:

a) 75% de S/C 62 (1/3 con 3 meses, 1/3 con 6 meses y 1/3 con 9 meses de incorporación e instrucción).

b) 25% de S/C 62 que habían completado un año de instrucción dados de baja recientemente.

c) 25% de S/C 63 recientemente incorporados, que se hallaban completando el subperíodo básico de instrucción.

2) El 02 Abr 82 y luego de tomar conocimiento de la recuperación de las ISLAS MALVINAS el Cte Br ordena.

   a) Alistar las unidades de la Br al completo.

   b) Ajustar los planes de protección de objetivos.

   c) Convoca S/C 62 recientemente dados de baja.

   d) Alista a órdenes del J RI 5 de la FT "LITORAL" (a constituir con una subunidad del RI 4, RI 12 y RI 5).

3) El 05 Abr, el Cte Cpo Ej II comunica que el GA 3 debía ser agregado a la Br I X, de quién recibiría órdenes para su futuro empleo.

4) El 06 Abr 82, ante el requerimiento de las unidades que no pueden completar sus elementos por demora en la presentación de los S/C 62, se autoriza a emplear S/C 63 debidamente seleccionados.

   Ese mismo día se recibe la orden del Cte Cpo Ej II determinado que la Br I III (-GA 3 ya segregado y B Log 3, Ca Com 3 y Esc Expl C Bl 3 que permanecerían en sus asientos de paz) debía desplazarse al TOS quedando agregado a dicho TO para ejecutar misiones en la zona que le sería asignada. El Cte Br adelanta un Of Enl para tomar contacto con el Cte TOS que se encontraba en COMODORO RIVADAVIA.

   El EM Br inicia la preparación del plan de transporte ejecutando los acuerdos y coordinaciones necesarias.

5) El 09 Abr 82 se efectúa la presentación de personal de cuadros del Cdo IIMM asignado para completar las unidades y subunidades de la Br el cual de inmediato es puesto en situación y derivado hacia los elementos a los cuales habían sido asignados.

6) El 10 Abr 82 el Elon Ad-Cdo Br I III inicia su desplazamiento por modo ferroviario con destino a PARANA. Simultáneamente el cte Br con un reducido EM se adelanta por modo aéreo al PCT/TOS en COMODORO RIVADAVIA presentándose a su Cte el 110300 Abr 82.

7) El 110900 Abr el Cte Br recibe el Plan de Campaña Esquemático Nro 1/82 (TOS). Al mismo se le impone:

   a) Asegurar el litoral marítimo entre TRELEW y PUERTO DESEADO.

   b) Segregar al RI 4 que pasaría a depender de la Br I Mec XI.

c) Recibir agregado al RC Tan 9.

8) a) En CURUZU CUATIA se constituye el 11 Abr 82 un COT para el control del movimiento de los Elon(s) Trans Mot del RI 4 y RI 5 que ya habían iniciado su desplazamiento hacia PARANA a fin embarcarse en FC.

b) A su vez, el Of Trans Br se desplaza a SAN ANTONIO OESTE, PT del transporte ferroviario para organizar el correspondiente desembarque y transferencia del personal y medios a vehículos automotores que debían ser contratados al efecto.

c) También ese mismo día se imparte la OE Nro 11/82 para la trnasferencia de responsabilidades a los Dest (s) Vig Cu.

9) El 12 Abr 82, el Cte Br ordena el adelantamiento a COMODORO RIVADAVIA de los JJUU y Subun(s) Ind y Pl My (s) para recibir y ejecutar el planeamiento simultáneo y concurrente. Esta tarea se ejecuta los días 13 y 14 Abr 82 incluyendo los reconocimientos de detalle.

10) a) El 13 Abr 82 se imparte la OE 12/82 (Medidas de AP) para ser ejecutada de inmediato.

b) Se produce el arribo a SAN ANTONIO OESTE del primer elemento de la Br constituido por medios del Cdo Br.

c) El resto de elementos de la Br ejecutan el desplazamiento por FFCC para sus elementos pesados y material, existiendo previsiones para el adelantamiento de personal por modo aéreo, una vez que se hubiese completado el traslado de la Br I Mec X al TOM (en ejecución).

11) a) El Cte Br I Mec XI requiere la presencia, en RIO GALLEGOS, del J-RI 4 y su Pl My a fin de impartirle su OO. Dicho requerimiento se cumplimenta el mismo día.

b) Por rotura de un puente de FC en proximidades de Est RIO COLORADO debe desembarcar con el personal y medios de la Ca Ing 3 y continuar su movimiento hacia SAN ANTONIO OESTE y COMODORO RIVADAVIA en vehículos orgánicos y otros requisados.

c) A su vez, el J RI 4 eleva los requerimientos de trnasporte necesarios para desplazar su unidad a SAN JULIAN a fin de cumplir la orden impartida por el Cte Br I Mec XI.

12) El 15 Abr 82, en horas de la mañana, el Cte Br recibe los informes de los JJ dependientes sobre el resultado de sus estudios reconocimientos y acuerdos.

El TOS no se contagia

¡OJO!!

FOLIO 74.M.

13) a) El 16 Abr 82 el Cte Br I III asume la responsabilidad del sector asignado en el litoral marítimo.

b) Ya han arribado a COMODORO RIVADAVIA el Elon Trans Mot/RI 5, y por modo aéreo, los Elon(s) Pers del cdo Br y Pers del RI 12, los que son derivados inmediatamente, según las posibilidades de transporte motorizado lo permiten a sus respectivos sectores de responsabilidad.

14) a) El 17 Abr 82 arriban, por modo aéreo, a COMODORO RIVADAVIA los Elon(s) Pers/Ca Ing 3 y RI 5.

b) El Cte TOS ordena al Cte Br segregar a la Ca Ing 3 (-) para agregarla a la Br I IX(-) (escalón a cargo del 2do Cte Br en el continente). Se efectúa una rápida reestructuración de planes.

15) El 19 abr 82, en plena ejecución de las misiones recibidas, se produce un nuevo cambio de planes. El Cte ~~TOS~~ Cpo V imparte la siguiente OO:

a) Entregar la responsabilidad del sector litoral asignado al 2do Cte Br I IX (-).

b) Segregar el RI 5, el que debía quedar a órdenes del Cdo mencionado en a).

c) Hacerse cargo de un sector defensivo en la frontera con CHILE desde la línea CANCHA CARRERAS-RIO TURBIO y EL ZURDO y su proyección hacia el interior del territorio nacional el cual le sería transferido por la Br I Mec XI.

d) Recibir agregado el RI 35 (-), el Esc Expl 11(-) y el GA 11 (-) en la zona de Ea ROSPENTEK

16) El 20 Abr 82, la situación de la Br I III es la siguiente:

a) Con el Cdo Br I III

- Elem Cdo Br
- Elon Com
- Elon Log
- RI 12 (en proceso de despliegue en el litoral)
- Elem Agr(s). Ver 15) d)

b) En los asientos de paz

- Esc Expl C Bl 3

(1)

(1) Disimular esto con otros términos

FOLIO 75.M.

- B Log 3
- Ca Com 3

c) Con la Br I X en el TOM

- GA 3

d) Con la Br I Mec XI

- RI 4 en SAN JULIAN

e) Con la Br I IX (-)

- Ca Ing 3 (-)
- RI 5 (desplegado en el litoral marítimo)

17) a) El 19 y 20 Abr 82 se inicia el planeamiento de la nueva misión asignada y el 21 Abr se imparte la OE 13/82 para la marcha desde COMODORO RIVADAVIA hasta Cte PIEDRABUENA.

b) El 21 Abr 82 inicia la marcha motorizada el 1er Elon constituido por el Cdo Br y RI 12.

18) El 22 Abr 82 se produce ~~un nuevo~~ el tercer cambio de órdenes. Por resolución del Cte J Ej el Cte TOS comunica al Cte Br:

a) Quedan sin efecto las órdenes anteriores sobre su empleo en la zona de RIO TURBIO.

b) Se le reintegran el RI 5, RI 4 y Ca Ing 3 (-).

c) Se le segregan otros elementos no pertenecientes a la Br I III que le habían sido agregados.

d) Se le agrega al GA Aerot 4 que esta siendo trasladado desde CORDOBA a COMODORO RIVADAVIA.

e) Se le agregarán helicópteros del B Av Comb 601.

f) Deberá reunir a la brevedad su Br (-) en COMODORO RIVADAVIA y planificar su traslado, por modo aéreo, al TOM para ser empeñado en dicho TO.

19) El 23 Abr 82 se recibe la OO 2/82 del Cte TOS (Cte Cpo Ej V) que ratifica lo adelantado verbalmente, y agrega:

a) El personal y material liviano será trasladado, por modo aéreo, desde COMODORO RIVADAVIA.

b) El material pesado y abastecimiento será trasladado, por modo marítimo, previendo su embarque en PUERTO DESEADO antes del 241200 Abr 82 (se comienza a ejecutar el 250800 Abr)

20) a) El 23 Abr 82 se repliegan hacia COMODORO RIVADAVIA el RI 5 (desplegado en el litoral), RI 12 (en tránsito hacia Cte

PIEDRABUENA) y el RI 4 desplegado en SAN JULIAN.

b) El Cdo Br efectúa los acuerdos y planifica la operación de transporte al TOM.

c) La Br I (-) se reúne en proximidades del aeropuerto COMODORO RIVADAVIA. Sobre la marcha se organizan los escalones para el transporte.

21) a) El 24 Abr 82, en horas de la mañana, se inicia el traslado a MALVINAS con el Elon Cdo Br y los Elon(s) correspondientes al RI 12.

b) Ese mismo día, a las 18,00 horas, el Cte Br efectúa su presentación al Cte ~~TOM~~ FT en su PC y es impuesto de la situación. Se le expresa que por orden del Cte J Ej su GUC será empleada, prioritariamente, en la GRAN MALVINA, para lo cual se realizarán los estudios correspondientes en los que participará el EM de la Br.

c) El 25 Abr 82, se completa el traslado del RI 12 y el RI 5, los cuales se trasladan a pie portando sus equipos, armas pesadas y munición hacia la localidad. El RI 12 es derivado en dirección a MOODY BROOK.

22) a) El 26 Abr 82 el J RI 5 recibe, en la madrugada, la orden para su traslado y ocupación de la de PUERTO HOWARD en la GRAN MALVINA, asignándosele para ello los helicópteros disponibles y el buque ISLA DE LOS ESTADOS para el traslado del equipo pesado.

b) El JR, luego de realizar los estudios en forma abreviada, se traslada en helicóptero a PUERTO HOWARD y efectua el reconocimiento necesario para ajustar el plan de empleo de su unidad.

c) El 27 Abr 82 comienza el traslado de los efectivos del Regimiento a la zona de posiciones asignadas.

23) a) En el ínterin el Elon Ret de la Br ha procedido a cargar el 24 y 25 Abr en PUERTO DESEADO el equipo pesado y abastecimientos de la GUC según la orden impartida por el Cte TOS (vehículos, armas pesadas, munición y víveres para 10 días) en transporte CORDOBA. En oportunidad en que dicho navío estaba listo para hacerse a la mar se produce un cambio de órdenes, dado que existían noticias de la proximidad de un submarino enemigo (pocos días antes el navío FORMOSA había logrado burlar el bloqueo acción que había recibido gran difusión pública).

ojo!! distante 1300 kms ?

b) Es así como se procede a descargar el material, el que es trasladado por modo automotor a COMODORO RIVADAVIA para su transporte por medios de la FAA, previa selección y de acuerdo con prioridades establecidas por el TOS.

c) El transporte a las islas se efectúa en forma discontinua y asistemáticas pues la situación ha variado sustancialmente (el enemigo ha atacado y conquistado las GEORGIAS y comienzan a verificarse las limitaciones lógicas en el flujo de aeronaves hacia el sector insular).

d) El Cdo Br no puede ejercer el control directo de dicho embarque por lo que no recibe el material que durante el curso posterior de los acontecimientos limita sensiblemente la capacidad operativa de la unidades.

24) El 27 Abr 82, arriba a PUERTO ARGENTINO el J RI 4 con el primer escalón de su unidad quien acampa con sus efectivos en la zona del aeropuerto, recibiendo la orden preparatoria de alistarse para ser trasladado con medios aeromóviles a la GRAN MALVINA, en sector que le será determinado a la brevedad.

25) Ese día había completado su traslado el GA Aerot 4 (lo había iniciado el 25 Abr 82 desde COMODORO RIVADAVIA) con personal cañones y munición indispensable. Esta unidad también acampa en la zona del Aeropuerto , configurándose, en ese momento, en el sector, una peligrosa situación por la concentración inconveniente de efectivos y medios, máxime teniendo en cuenta la iniciación de los combates, que se consideraban inminentes y por ser el Aeropuerto un blanco prioritario para eventuales ataques aéreos y o navales del enemigo.

26) El 28 abr 82 el J GA Aerot 4 recibe del Cte Br I III, la siguiente orden:

a) Segregar 1 Ba A la que sería agregada al RI 12 que tendría a su cargo la defensa de DARWIN-PRADERA DEL GANSO. Adelantan a la zona al J Ba para realizar los reconocimientos, acuerdos y preparación topográfica del fuego.

b) Desplazar su unidad por propios medios a la zona 1,5 Km O de Monte HARRIET manteniéndose alistado para su traslado a puerto HOWARD en la GRAN MALVINA con medios aeromoviles y navales que se dispongan.

Recibirá un limitado apoyo de transporte automotor para el traslado de la munición y piezas de A.

78.M.

27) Por su parte el RI 12 que ~~aún~~ no contaba con sus Mor Pes se encuentra en una zona de reunión, 3 Km al SO de MONTE HARRIET, allí recibe la siguiente misión:

a) Segregar 1 Ca la que quedará a órdenes del Cte Agr PUERTO ARGENTINO como reserva de la posición.

b) Trasladarse con medios aeromóviles que le serán subordinados, a DARWIN-GANSO VERDE para hecerse cargo de la defensa de la localidad, y de la pista de aterrizaje, debiendo establecer los acuerdos con el Jefe de la fracción de FAA allí destacada.

c) Le quedan agregadas la Ca C/RI 25 y 1 Ba/GA Aerot 4.

28) El J RI 4 recibe la siguiente orden:

a) Trasladarse con su unidad a la zona que dejará libre el RI 12 luego de su desplazamiento a DARWIN.

b) Segregar 1 Ca, la que quedará a órdenes del Cte Agr PUERTO ARGENTINO para ser empleada como avanzadas de combate en las alturas al N de la Península de FRESINET.

c) Mantener su alistamiento para su desplazamiento por medios aeromóviles y marítimos disponibles a PUERTO HOWARD, tan inmediatamente como la situación lo permita. Hasta tanto este traslado se produzca, cumplirá misiones como reserva de la Agr PUERTO ARGENTINO.

29) El 29 Abr 82 finaliza el desplazamiento del RI 5 y Elon San a PUERTO HOWARD. A su vez, el RI 4 inicia su desplazamiento a pie a la zona asignada, la que alcanza en la mañana del 30 Abr 82. con un desgaste físico enorme de su personal y con escasez de abastecimiento.

30) El 01 May 82, cuando se inicia el primer ataque aéreo inglés sobre el Aeropuerto MALVINAS, éste se encuentra ya con los efectivos destacado para su defensa.

79.M.

CAPITULO IV

LOS COMBATES INICIALES

SECCION I

ACCIONES A PARTIR DEL 01 May 82

1. LA INICIACION DE LAS HOSTILIDADES

   a. El 01 May 82 se inicia el ataque efectivo inglés a las ISLAS MALVINAS, mediante un intenso bombardeo aéreo, que se mantiene durante todo el día, sobre el Aeropuerto y las posiciones circundantes. La defensa aérea propia derriba 1 avión enemigo mediante un proyectil ROLAND.

   b. La aviación británica emplea bombas de fragmentación para destruir la pista, y otras de tipo BELUGA, cuyo dispositivo hace que exploten antes de llegar al suelo. A su vez, disemina en un radio de unos 200 m, bombas de menor tamaño, que detonan al entrar en contacto con el suelo, o bien lo hacen con un retardo de hasta una a dos horas desde que se produce el impacto ( ).

   c. El 010730 May 82 el Cte FTB intima rendición al Cte FTC "Guarnición MALVINAS", a través de una comunicación captada por un poblador de la isla, quien la transmite al Cte argentino. Este requerimiento se formula en una segunda oportunidad, pero es rechazado por el Cte de las islas.

   d. Por la tarde, 3 fragatas enemigas bombardean las posiciones. Se inicia así, para las fuerzas de tierra, la batalla por las ISLAS MALVINAS, que se prolongará sin pausas, hasta el 14 Jun 82. Duración 45 días.

   e. El total de efectivos del Ejército empleados en las ISLAS MALVINAS alcanza, en esa fecha, 10143 hombres. Ello constituye menos del 95% de los efectivos totales activos de la Fuerza. El cuadro especificativo de efectivos en las islas se agrega como Anexo 22 en el Tomo II.

   f. El 02 May 82, se produce el hundimiento del crucero ARA "GENERAL BELGRANO". Este hecho evidencia la efectividad del bloqueo marítimo inglés, aun fuera de la zona de exclusión.

   g. El 03 May 82, el enemigo se limita a la ejecución de reconocimientos aéreos a gran altura. El 04 May 82 se produce un nuevo ataque a las posiciones de PUERTO ARGENTINO y PUERTO DARWIN. Un avión Sea Harrier es abatido por la ADA de 35 mm, y se daña un segundo avión ( ).

2. CARACTERISTICAS DE LAS OPERACIONES DE GB

   a. Entre el 05/12 May 82, el enemigo desarrolla, con intensidad, dos tipos de acciones, tendientes a perturbar, hostigar y desgastar las posiciones, a saber:

      1) Bombardeo aéreo sobre el aeropuerto de PUERTO ARGENTINO y posiciones circundantes desde gran altura. Este ataque está fuera del alcance eficaz de propia artillería de defensa aérea y de la posibilidad de ser interceptado por los aviones con asiento en las islas, ya que las características técnicas imposibilitan ejecutar dicha acción.

         Este tipo de bombardeo se produce casi a diario y, generalmente, entre las 0500 y 0800 horas. Durante el resto del día se llevan a cabo numerosos vuelos de reconocimiento y aerofotográficos.

80. M.

2) Cañoneo naval con 2 a 4 naves desde el Sur, a diario, normalmente a partir de las 2200/23 horas y, en forma discontinua, hasta las 0300/0400 horas. Este ataque se produce sobre la zona del aeropuerto y posiciones al Sur de PUERTO ARGENTINO, en particular, sobre piezas de A , de ADA, helicópteros y depósitos logísticos, que han sido detectados durante el día. (1)

b. A partir del 13 May 82, el enemigo continúa con sus acciones de bombardeo naval, no sólo desde el Sur, sino que también comienza a efectuarlo desde el Norte.

Las acciones de ataque aéreo se repiten varias veces al día y no a horarios preestablecidos. Se pone en práctica una nueva técnica que consiste en aproximarse a gran altura hasta unos 15 ó 20 Kms de las posiciones en que los aviones descienden abruptamente al ras del mar o tierra, para eludir la detección de los propios radares..

Próximos a las posiciones, los aviones ascienden y lanzan sus bombas para girar en dirección inversa y quedar fuera del alcance de la propia artillería de defensa aérea. De esta manera se reciben, diariamente, numerosas bombas sobre las posiciones defensivas, en forma aleatoria e imprevisible.

c. El empleo constante de patrullas aéreas de combate por parte del enemigo, (detectadas por el radar aunque no entran dentro del alcance de la artillería de defensa aérea propia), origina continuas alarmas antiaéreas que interrumpen, frecuentemente, las actividades logísticas y el descanso del personal. Además mantiene fuera de operación al aeropuerto, pues al alertarse los sistemas electrónicos de dirección de tiro de las piezas antiaéreas, éstas no están en condiciones de diferenciar los aviones propios de los enemigos, en razón de carecer, los aviones propios, de equipos eletrónicos a tales efectos, como los poseía el adversario.

3. LA ACTIVIDAD TERRESTRE PROPIA

a. La detección de diversas acciones de reconocimientos e intentos de desembarco de fracciones enemigas, en distintas oportunidades y lugares, acrecienta la posibilidad de la ejecución de golpes de mano o acciones comandos, por parte del invasor. Ello obliga a establecer un permanente estado de alerta y vigilancia nocturna que implica mantener 2/3 del personal despierto durante las noches , el que luego debe descansar de día y según las circunstancias ( ).

b. El 13 May 82, luego de una serie de reconocimientos efectuados por personal de la Ca Cdo(s) 601, y ante la probable existencia enemiga en puerto de SAN CARLOS, el Cte de la Agrupación "LITORAL" resuelve el envío de un equipo de combate proveniente de PUERTO DARWIN, para ocupar dicho lugar. ( )

c. Elementos de la C/RI 25 y 1 Sec Apoyo de la A/RI 12 (2 morteros de 81mm y 2 cañones sin retroceso de 105mm), a órdenes del Tte 1ro D CARLOS D ESTEBAN, que constituye el Equipo de Combate "GÜEMES" (E C "GÜEMES"), ocupan el PUERTO DE SAN CARLOS y la altura Nro 234, desde donde controlan el estrecho. Tienen como misión principal, la de proporcionar alerta temprana sobre la presencia del enemigo. El dispositivo adoptado se agrega como Anexo 23 en el Tomo II.

d. Durante este período, y ante el peligro de las acciones nocturnas y el efecto de la detección aerofotográfica enemiga,

(1) El informe del S.E citado dice que se utilizaron contra las fuerzas argentinas + de 8.000 proyectiles para esta tarea.

FOLIO 81.m.

las defensas propias deben efectuar frecuentes cambios de posiciones con el material de artillería de defensa aérea y de campaña. Debido al peso de este material, como a la carencia de los vehículos de tracción orgánicos y a las características del terreno blando, los cambios de posición sólo pueden hacerse con el auxilio de helicópteros CHINOOK. A esta fecha, en las islas, sólo queda uno disponible en servicio. Esta carencia debe suplirse con el esfuerzo e ingenio del personal ( )..

e. La actividad de exploración de propias fuerzas es constante y permanente en distintos lugares de las islas. Personal de la Ca Cdo(s) 601, transportados por helicópteros llevan a cabo, en forma intensa, misiones de riesgo permanente.

f. Durante la noche del 20 May 82, se producen intensos bombardeo navales sobre PUERTO ARGENTINO, PUERTO DARWIN y PUERTO HOWARD. Se detecta un intento de desembarco enemigo en la Península de SAN LUIS.

(1) →

4. PRIMEROS EFECTOS DE LA SUPERIORIDAD AEREA LOCAL Y NAVAL DE GB

a. Los medios aéreos de GB, pese a la acción de la Fuerza Aérea Estratégica propia, actúan ofensivamente, en forma constante, sobre las islas. En estas acciones golpean las posiciones defensivas, las bases aéreas propias, el material de aviones de apoyo directo y los helicópteros de combate y transporte con asiento en las ISLAS MALVINAS.

Como consecuencia y resultado final de este accionar, se logra una neta superioridad aéra local. Este hecho afecta gravemente la movilidad de las fuerzas de tierra propias, ya limitada desde el comienzo de las operaciones, y elimina, en gran parte, el imprescindible apoyo aéreo local ( ).

OJO
- citar fecha y destrucción de nuestros helicópteros

b. Con el naufragio del buque ISLA DE LOS ESTADOS producido el 15 May 82 en el estrecho de SAN CARLOS, los efectivos destacados en BAHIA FOX y PUERTO HOWARD quedan prácticamente aislados, no sólo desde el punto de vista logístico, sino también desde el operacional ( ).

Los defensores soportan, además un bloqueo marítimo total, desde, aproximadamente, un mes atrás. A esta circunstancia se suma el hundimiento o averías, en forma sucesiva, de los buques destinados al abastecimiento interisleño. (citar...)

Las guarniciones de BAHIA FOX y PUERTO HOWARD son también atacadas por el enemigo, mediante fuego naval y aéreo. El RI 5 logra derribar 2 aviones ingleses, a la vez que rescata y captura a uno de sus pilotos ( ).

(2)

5. OPERACION DE COMANDOS DE GRAN BRETAÑA

Durante la noche del 15/16 May 82 se produce, por parte de GB, una operación comando sobre la base aeronaval de la ISLA DE BORBON, defendida por una compañía de Infantería de Marina. Se destruyen los 11 aviones allí apostados (PUCARA, AEROMACHI y SKYRAN) con lo que se pierde gran parte de los medios de apoyo aéreo directo. ~~que aún disponía el Cte Fza(s) Conj "Guar Mil MALVINAS"~~.

(1) Citar las 2 P2 de 155, su empleo y falta de munición.

(2) Citar en un parrafo la orden de Menendez como conocer al bloqueo de 1 ración fuerte por día. a partir de... etc.

82.11.

SECCION II

EL DESEMBARCO EN LA BAHIA SAN CARLOS

1. LAS ACCIONES INICIALES

a. El 21 May 82 se produce el desembarco inglés en la BAHIA DE SAN CARLOS. En forma simultánea, se ejecuta un fuerte bombardeo naval sobre las posiciones de PUERTO DARWIN.( )

En PUERTO SAN CARLOS, el E C "GUEMES" se opone, por el fuego, a la acción enemiga.

La fracción allí establecida recibe fuego naval y de morteros que la obliga a frecuentes cambios de posición. Además, es atacada por tierra con apoyo de 4 helicópteros.

Ante esta acción enemiga, la fracción propia se ve obligada a replegarse, combatiendo retardantemente. En este hecho logra derribar 3 de los 4 helicópteros atacantes. ( )

b. La FAA realiza, ese día, tres ataques sobre la flota inglesa ( ).

c. El Tte 1ro D CARLOS D ESTEBAN, separado de sus efectivos ubicados en la altura 234, y sin lograr comunicarse con los mismos, inicia el repliegue hacia PUERTO ARGENTINO. Luego de tres días y tres noches, durante los cuales es asediado por la persecución enemiga, cubre a pie 60 Kms de distancia, y alcanza la zona de DOUGLAS.

d. Ante la presencia del enemigo en la Bahía, la fracción que ocupa la altura 234, a órdenes del Subteniente D OSCAR R REYES, abre el fuego con sus morteros y cañones. A su vez, la fracción recibe intenso fuego naval.

El enemigo lo ataca empleando tropas helitransportadas con las que rodea la altura 234, y lo aisla de los efectivos propios establecidos en PUERTO SAN CARLOS. Después de continuar el combate, el citado oficial logra romper el cerco y desprenderse, con lo que inicia una operación de repliegue y evasión a pie, bajo la constante persecución de efectivos aeromóviles y sin contar con apoyo logístico alguno.

Luego de 21 días, tras soportar la presión constante del adversario y del medio geográfico, y una vez caído PUERTO ARGENTINO, el Subteniente D OSCAR R REYES se rinde, evidenciando un estado de debilitamiento físico total ( ).

2. EL PROGRESO DE LA FUERZA DE DESEMBARCO DE GB

a. El 21 May 82, el enemigo logra conformar una amplia cabeza de playa con efectivos de 3000 a 4000 hombres. En tanto, sus medios aéreos se muestran sumamentes activos, brindando protección al desembarco.

b. El 22 May 82, el tiempo mantiene sus malas condiciones. Se destacan patrullas desde PUERTO DARWIN y PUERTO ARGENTINO para establecer contacto con el adversario, a efectos de obtener información, y se solicita apoyo a la Fuerza Aérea Estratégica. Ese mismo día, el Cte Guar Mil "MALVINAS" informa

Faltan citar algunos Telex con apreciación Globales del momento que detallo en el Anexo 2.

que podrá emplear sobre el desembarco de SAN CARLOS un efectivo máximo de 5 compañías, para no resentir el dispositivo defensivo de PUERTO ARGENTINO ( ) que constituye el Objetivo Estratégico Principal impuesto por el TOAS ( ).

3. LA APRECIACION EN EL CDO FTC GUAR MIL "MALVINAS"

a. Ante la situación planteada, este Comando estudia las alternativas siguientes:

1) Operar ofensivamente contra los efectivos desembarcados para impedir su consolidación y progreso.

2) Ocupar sucesivas posiciones defensicas de bloqueo entre la zona de PUERTO SAN CARLOS y PUERTO ARGENTINO para retardar y/o desgastar el avance enemigo.

b. Las dos alternativas presentan limitaciones para su ejecución debido a:

1) La escasa capacidad de medios de helitransporte que por entonces dispone la propia fuerza.

2) La poca disponibilidad de medios de transporte terrestre.

3) La inexistencia de caminos.

4) La ~~poca disponibilidad~~ escasez de combustible.

5) La falta casi total de noticias sobre la cabeza de playa enemiga.

6) La carencia, en las islas, de medios aptos tecnologicamente para la obtención de la información mínima necesaria.

7) La amplia superioridad aérea local obtenida por los medios aéreos adversarios de combate ( ).

c. El Cte FTC Guar Mil "MALVINAS" resuelve y ordena el empleo de los elementos de comandos para la realización de operaciones especiales, a fin de lograr y mantener el contacto y desgastar al enemigo desembarcado. Asimismo, el Cte de la FTC resuelve mantener reservas para su empleo, en caso necesario, tanto sobre PUERTO ARGENTINO como en la ocupación de posiciones de bloqueo sobre las probables avenidas de aproximación terrestres del invasor ( ).

4. LA CONTINUACION DE LAS ACCIONES

a. El 23 May 82, 3 helicópteros del Ejército que se desplazan hacia PUERTO HOWARD transportando tropas especiales, son atacados por la aviación enemiga. Se destruyen 2 de ellos ( ).

b. El 24 May 82, la cabeza de playa enemiga se halla consolidada. En el lugar, instala una fuerte defensa antiaérea sobre la base de misiles superficie-aire.

c. Al mejorar el tiempo, y en horas de la mañana, la Fuerza Aérea Argentina ejecuta ataques sobre el desembarco ( ).

Simultáneamente, se producen ataques aéreos ingleses sobre PUERTO ARGENTINO ( ).

Las patrullas terrestres propias adelantadas toman contacto de combate con fracciones adelantadas inglesas. Estas últimas lo hacen con medios helitransportados.

d. El 25 May 82, la Fuerza Aérea Argentina ataca, en horas de la mañana y en SAN CARLOS, a la flota inglesa. El enemigo ejecuta nuevos bombardeos sobre las defensas de PUERTO ARGENTINO y el aeropuerto. ( )

e. El 26 May 82, los ingleses ejecutan bombardeo naval sobre PUERTO ARGENTINO y BAHIA HOWARD entre las 1030 y 1245 horas. ( )

A las 1400 horas del mismo día, la FAA ataca nuevamente la zona de desembarco enemiga. Al atardecer, patrullas del RI 12 adelantadas desde PUERTO DARWIN, detectan gran cantidad de helicópteros enemigos en avance hacia las alturas de MONTE CANTERA y MONTE OUSBORNE.

5. LAS ORDENES IMPARTIDAS POR EL CDO AGR EJ "LITORAL"

a. El 26 May 82, el Cte Agr Ej "LITORAL" imparte al RI 12 (+) (denominado Fuerza de Tarea MERCEDES (FT MERCEDES), la OO 506/82 que, en síntesis, impone:

1) Reorganizar el dispositivo de defensa.

2) Ejecutar con efectivos de una subunidad reconocimientos ofensivos en las noches del 26/27 May 82 hacia el Norte del Istmo de DARWIN con previsión de ejecutar igual actividad la noche del 27/28 May 82.

Las referidas órdenes se agregan como Anexo 24 en el Tomo II

El mismo 26 May 82 se reestructura el dispositivo defensivo del RI 12 (+) (FT MERCEDES), tal como se detalla en el Anexo 24 agregado al Tomo II. En la noche del 26/27 May 82, la A/RI 12 ejecuta el reconocimiento ofensivo ordenado, sin lograr contacto con el enemigo. Regresa el 270500 May 82.

b. La situación en ese momento del RI 12 era la siguiente:

1) Cdo RI 12 en PD

2) CaI A, sin armas pesadas, cubriendo frente de 2/3 kms en posiciones precarias y casi sin elementos de comunicaciones

3) Ca I e, desplazada hacia el S por información recibidas de un desembarco en ....

c. Los planes de combate de la unidad eran precarios y la unidad estaba aparentemente muy desgastada física y espiritualmente (no antecedentes)

4) La Ba , con 2 piezas que habían sido llevadas en el Transp Monsunen y 2 piezas helitransportadas, sin elementos de arrastre y en posiciones precarias

F 85. M.

CAPITULO V

COMBATE DE DARWIN - GOOSE GREEN

SECCION I

SITUACION Y DESARROLLO DE LAS ACCIONES

1. Las acciones iniciales y la penetración de la posición

   a. El 27 May 82, en horas de la mañana, parte de la Sec Expl/RI 12, efectúa un reconocimiento en dirección a CAMILLA CREEK. En la acción, choca contra efectivos superiores, y es rodeada y capturada.

   b. La posición se ve atacada, en cuatro oportunidades, por la aviación británica.

   c. El 27 May 82, se produce un intenso cañoneo naval, desde el Oeste, sobre las posiciones del RI 12(+) (FT "MERCEDES").( )

   d. A las 2300 horas, el resto de la Sec Expl/RI 12, que ocupa posiciones al Noroeste del dispositivo, es atacada por efectivos enemigos muy superiores, que la sobrepasan y rodean. Finalmente cae prisionera, en la forma que expresa el Anexo del25 Tomo II.

   e. La 1/A/RI 12, emplazada al Oeste de la Sec Expl, se empeña fuertemente en combate y, para evitar ser envuelta, se repliega sobre el dispositivo defensivo del resto de la A/RI 12, la que también es fuertemente presionada. Ejecuta una acción retardante hacia el Sur, en busca de las primitivas obras de fortificación a la altura de PUERTO DARWIN, que han sido preparadas durante la ocupación del dispositivo inicial ( ).

   f. El enemigo emplea apoyo de fuego naval y de artillería, como así también de helicópteros artillados, los que pueden operar sin limitación durante la noche. ( )

   g. La A/RI 12 logra alcanzar y ocupar la 2da línea defensiva con sólo unos 50 hombres de los 120 iniciales. El resto, entre los que se cuentan heridos, muertos, dispersos y prisioneros, los ha perdido. ( )

   h. El flanco Oeste de su posición queda libre, en razón de que dicha posición no ha sido ocupada por la Sec Expl que, con anterioridad, fue hecha prisionera.

   Por esa brecha, el enemigo lanza su ataque principal, en la forma explicada en el Anexo 26 del Tomo II.

2. Contraataque de la defensa

   a. El 2do Jefe del RI 12 ordena a la Sección de Reserva "BOTE" (perteneciente a la C/RI 12, comandanda por el Teniente ROBERTO N ESTEVEZ), que contraataque y cierre la brecha.( )

   La Sec "BOTE", con apoyo de la Batería de Artillería de la posición, y en cumplimiento de la orden, choca contra los efectivos ingleses, muy superiores, que los reciben con intenso fuego de armas automáticas y pesadas.

El Teniente ESTEVEZ, quien ha sido herido seriamente en dos oportunidades durante el desarrollo del ataque, muere heroicamente al frente de su sección, empeñado tenazmente en cumplir la misión.

El encargado de la sección, Sargento SERGIO I GARCIA, asume el mando y continúa en el empeño, siguiendo heroicamente la suerte de su Jefe. Este, a su vez, es relevado por el Cabo MARIO A CASTRO quien, con decisión, continúa en el cumplimiento de la orden, hasta que es abatido por varios proyectiles trazantes ingleses. Muerto el Cabo, asume el mando el soldado (AOR) FABRICIO E CARRASCUL, el que, dando también ejemplo de valor y abnegación, es abatido al frente de la tropa, mientras dirigía el fuego de la propia artillería.(

La Sección "BOTE", que es prácticamente aniquilada en el encuentro, logra, no obstante, detener el ataque del enemigo. El 280900 May 82, el enemigo se repliega,parcialmente, en forma ordenada. ( )

En esta oportunidad, el J RI12 ordena, a las fracciones en contacto con el enemigo, pasar al ataque, a fin de perturbar esta acción.

Las primeras fracciones avanzan, pero no sólo son detenidas por intenso y bien coordinado fuego de A y Mor, sino que comprueban la existencia de un campo minado. Este sector ha sido sembrado por los ingleses durante su repliegue, acción que cumplen por medio de pequeñas máquinas, llevadas, inclusive, hasta las proximidades de la 1ra línea.

b. Se aprovecha la pausa de combate para efectuar el reabastecimiento de munición, la evacuación y atención de heridos y la reunión de los muertos, actividades que se ejecutan bajo los efectos de los fuegos navales enemigos. ( )

A las 1220 horas, el equipo de combate "GÜEMES", a órdenes del Tte 1ro ESTEBAN, arriba a la posición del RI 12, con efectivos del orden de una sección, transportada en helicópteros como refuerzo. El citado Oficial recibe la orden de constituirse como reserva de la defensa en la zona de GOOSE GREEN.

87.M.

SECCION II

REINICIACION DEL ATAQUE INGLES

1. Repliegue de la defensa

a. El 281230 May 82, el enemigo reinicia el ataque con nueva intensidad y con fuerte apoyo de fuego. Aparentemente, ha logrado producir el relevo de las fuerzas empeñadas en combate durante la noche anterior, por nuevas tropas.

b. Una sección del RI 8, que a órdenes del Subteniente ALIAGA ocupa una posición al Oeste del dispositivo con frente al mar, recibe, en su flanco Norte, la acción del ataque principal enemigo, al ser aniquilada y sobrepasada la sección "BOTE". Se combate duramente y su Jefe es herido, al igual que el Suboficial encargado de sección, 2 Suboficiales Jefes de grupo y un considerable número de soldados.

Las ametralladoras de la sección son batidas y puestas fuera de combate por impactos de artillería, mientras que la infantería enemiga aísla la posición. Finalmente, fuera de combate la mayoría del personal de la sección, y prácticamente agotada la munición, cesa la resistencia. ( )

c. El Jefe de la A/RI 12 mantiene, aunque muy disminuida, el frente Norte de la posición. Al saber que en su flanco Oeste el ataque enemigo ha penetrado alrededor de 2 Km hasta las posiciones de la Sec del RI 8, y ante el peligro de verse rodeado y aislado del resto de las fuerzas propias, acciona retardadamente, replegándose hacia el Sur. Allí ocupa una nueva posición de retardo, inmediatamente al Norte de la pista de aterrizaje.

d. La C/RI 12, en el Sur, (1) ocupaba posiciones sobre la base de puntos fuertes de sección en la zona de RAMS GROUND. Al saber del repliegue general del frente Norte, se repliega ella también para ocupar una posición de retardo en el límite Sur de la pista de aterrizaje. Allí busca estrechar y fortalecer el dispositivo general, que queda establecido alrededor de la pista de aterrizaje y del caserío de GOOSE GREEN, en la forma que se expresa en el Anexo27 del Tomo II ( )

e. La artillería de la posición, la Batería A del GA 4 (A/GA 4) a órdenes del Tte 1ro CARLOS A. CHANAMPA, apoya constantemente con su fuego, el combate de la defensa. A esa hora, se continúa disparando con tiro directo a distancias de 600 m, reforzando los fuegos con piezas de artillería antiaéreas de 35 mm, las que ejecutan tiro terrestre rasante. El radar de dirección de tiro ha sido puesto fuera de servicio por el fuego enemigo. El enemigo concentra su fuego sobre las piezas de A y armas de DA, dejándolas, sistemáticamente, fuera de combate. ( )

f. El día 28 May 82, por la tarde, se producen dos ataques aéreos enemigos sobre las posiciones y el puesto de comando (PC) del RI 12. Se completa, entonces, la destrucción del radar, y se ponen fuera de combate las piezas antiaéreas de 35 mm de la posición ( ). El dispositivo defensivo presenta una brecha en el sector Noroeste, entre los extremos de la C/RI 12 y A/RI 12, que consituye un claro de probable penetración del enemigo ( ).

(1) ~~ejecutada~~ ante un plan de engaño ejecutado por el enemigo en el que se combinan ~~combinando~~ medios reales y electrónicos.

88.M.

g. El equipo de combate "GÜEMES" recibe la orden de enviar una sección, a efectos de cerrar dicha brecha. Para realizar tal acción se designa la sección a cargo del Subteniente JUAN JOSE GOMEZ CENTURION, quien se lanza al cumplimiento de la misión bajo intenso fuego enemigo. Penetra con su tropa por la brecha hacia el sector ocupado por el enemigo, y choca, en su ataque, con el Puesto de Comando del Jefe de Batallón Inglés que, al parecer, avanza hacia el frente de combate. En este choque sorpresivo, el Cte inglés pide parlamentar, e intima rendición al Subt GOMEZ CENTURION. Este Oficial rechaza enfáticamente la intimación, por lo que se reinicia el combate a distancias próximas, oportunidad en que muere el Jefe adversario.

En la continuación del repliegue, el J Sec, que carga a un soldado herido, queda relegado de la fracción y está próximo a caer en poder del enemigo. En esa oportunidad, el soldado ALAMO, con heroico valor, permanece al lado de su Jefe y detiene con fuego automático de su PAM, a las primeras fracciones inglesas, posibilitando al Subt GOMEZ CENTURION, alcanzar las propias líneas.

La sección del Subteniente GOMEZ CENTURION sufre numerosas bajas, entre ellas el Sargento SERGIO GARCIA que resulta herido. La posición se hace insostenible por lo que debe replegarse combatiendo retardantemente. ( )

h. Ante la fuerte presión enemiga, la Ca A/RI 12, que sostiene el frente Norte, también comienza a ceder terreno, replegándose hacia el caserío. ( )

i. A las 1715, el equipo de combate "SOLARI" (efectivos de una sección reforzada) como refuerzo, transportado en helicópteros desde PUERTO ARGENTINO, arriba 5 Km al Sur del dispositivo. Desciende bajo el fuego enemigo (1) y hacia la media noche, logra alcanzar y penetrar en GOOSE GREEN, desplazándose por la costa, a cubierto de la barrancas. Allí se constituye como nueva reserva de la posición. ( )

reunirse,

j. Con las últimas luces del día, las posiciones defensivas, batidas por fuego de artillería y armas automáticas, y ya con muy pocos efectivos, no pueden ser mantenidas. Los defensores se repliegan hacia el linde Oeste del caserío de GOOSE GREEN, en la forma indicada por el Anexo[28] del Tomo II.

k. Las piezas de artillería de campaña de 105 mm, aún en servicio, que no pueden ser replegadas por falta de medios de tracción, son puestas fuera de servicio por los propios artilleros.

Los tubos de los cañones están al rojo y los artilleros presentan sus manos ensangrentadas y quemadas por tanto accionar el cordón de disparo de los cañones y tomar contacto con el material ( ).

2. El cese del fuego

a. El combate continúa hasta el 282130 May 82, oportunidad en que se acuerda un cese del fuego hasta el 290800 May 82, para hacer posible la evacuación de la población civil. Posteriormente, se reinicia la lucha.

(1) que infide el desembarco de una parte del equipo que solo puede hacerlo a varios kilometros de distancia mientras otros se refugian en los acantilados cercanos.

89.M.

b. Durante la noche, el Subt GOMEZ CENTURION, junto con dos soldados que se ofrecen voluntariamente para acompañarlo, se infiltra en el dispositivo inglés, desandando el camino de repliegue que ha recorrido en la tarde. Es así como alcanza el lugar donde un Suboficial de su sección, que ~~logró~~ sustraerse de las vistas de los británicos, yace seriamente herido. El citado oficial lo carga sobre sus hombros, y luego de una lenta marcha en la cual sortea la presencia de patrullas inglesas, retorna a propias líneas con el herido, a quien inmediatamente se suministra atención médica.

c. Durante la referida noche del 28/29 May 82 se realiza una reunión conjunta con la participación del J RI 12, el 2do J RI 12, el Jefe de la Base Aérea Militar "CONDOR" y su 2do Jefe, y el Comandante del buque argentino MONSUNEN que se halla en el muelle de GOOSE GREEN. Allí se analizan las posibilidades de ruptura de cerco y repliegue hacia el SE con todos los efectivos, para, posteriormente, alcanzar algún puerto de la costa Sur de la ISLA SOLEDAD y embarcarse. En esa oportunidad y para ejecutar la operación se requiere del Cte ~~TOM~~, la posibilidad de significativo apoyo aéreo, el cual deberá efectivizarse con las primeras luces. También serán necesarios helicópteros, cuestión de lograr el repliegue hacia PUERTO ARGENTINO. Sin embargo, tal apoyo no se hace posible, ya que su factibilidad no está en manos de dicho Cdo.

Ante tal respuesta, se llega a la conclusión de que dicho plan no puede ejecutarse, decisión que se informa al Cte Agr Ej "LITORAL". La imposibilidad de ser socorrido por una operación conducida por el Comando Superior, el agotamiento de la tropa por los intensos combates, y la significativa disminución del nivel de munición, lleva a la conclusión de que la posición defensiva no se halla en condiciones de continuar cumpliendo su misión. ( )

d. El 290130 May 82, previo contacto radioeléctrico, se concreta, en la pista de aterrizaje, una reunión entre el J RI 12, el J BAM "CONDOR" y el Cte del Buque MONSUNNEN, y una comisión inglesa constituida por el Jefe a cargo del R Parac 2 inglés, 1 oficial intérprete y otras dos personas. Allí se acuerdan las condiciones de rendición. ( )

e. En este momento, el personal de ejército de la FT "MERCEDES" presenta un total de muertos y heridos. Ha perdido el total de sus piezas de artillería y artillería antiaérea, como así también la masa de las armas pesadas de apoyo de fuego, según lo detallado en el Anexo 29 del Tomo II.

Tácticamente, el enemigo ocupa las alturas que dominan el emplazamiento de las tropas argentinas y ha adelantado sus piezas de A y Mor Pes.

Asimismo, el sector ocupado por nuestras tropas se encuentra dentro del mejor alcance de las fuerzas navales inglesas que operan desde el SE y desde el NO.

SECCION II

ATAQUE A LA POSICION DEFENSIVA

1. ATAQUE A LA POSICION DEL RI 7

a. Al amanecer del 11 Jun 82, se produce un fuerte bombardeo naval desde el Sur sobre el GA 4, BIM 5 y RI 4. Durante el día, la artillería enemiga bate intensamente las posiciones del Oeste del dispositivo defensivo, entablando un sostenido duelo con la artillería de la posición ( ).

Se observan numerosos desplazamientos de helicópteros desde el Sur hacia el Norte fuera del alcance de la ADA propia ( ).

b. A las 2030 horas, la posición de MONTE LONGDON es batida intensamente por fuego de artillería naval y de campaña, lo que se prolonga por casi una hora. A las 2130 horas, el enemigo ejecuta un ataqu sorpresivo e infiltración desde el Oeste, sobre el dispositivo de la B/RI 7 que defiende MONTE LONGDON, y ocupa un dispositivo perimétrico en la forma que se detalla en el Anexo 3/ del Tomo II.

c. La 1ra Sec de la B/RI 7 se empeña en un combate nocturno cuerpo a cuerpo. En la sorpresa, pierde la cresta de la altura donde se hallaba emplazado un lanzamisiles perteneciente a la Infantería de Marina. El combate se hace en extremo difícil para los efectivos propios, dada la carencia de aparatos de puntería nocturna para las armas automáticas y portátiles, lo que dificulta la eficacia de sus fuegos, si se compara el resultado que logra el enemigo con dichos dispositivos ( ).

El Subteniente BALDINI, Jefe de la Sección, logra reunir un pequeño grupo de personal de Infantería de Marina y algunos hombres de su sección y ejecuta un contraataque para recuperar el terreno perdido. En el momento en que se lanza al asalto, seguido por su encargado de sección Cabo 1ro RIOS, ambos son abatidos por una ametralladora enemiga, ~~constituyéndose en un ejemplo de heroico valor y abnegación en el cumplimiento de su misión~~ ( ).

d. La 3ra Sec de la B/RI 7 es, también, atacada desde el Norte.

en la obscuridad

El Jefe del sector defensivo de MONTE LONGDON, ante la situación que se vive, lanza un contraataque con dos secciones en apoyo de la 1ra sección, pero el mismo es detenido y aferrado por el intenso fuego enemigo ( ).

El Cte Agrupación Ejército "MALVINAS", a las 2330 horas, ante la evolución de la situación en MONTE LONGDON, ordena al Esc Expl C Bl 10 (Reserva a pie de la Agrupación) que ocupe una posición de bloqueo al Sur de MONTE LONGDON, lo que se concreta, aproximadamente, el 120130 Jun 82 ( ).

e. El 120200 Jun 82, el J RI 7 envía a la 1ra Sec de la C/RI 7 como refuerzo a MONTE LONGDON, para ejecutar un contraataque sobre el extremo Norte de la posición, el cual es detenido por el intenso fuego enemigo. Aunque posteriormente es rechazado con fuertes pérdidas, su acción logra la detención transitoria del ataque, lo que permite reorganizar el dispositivo defensivo de la B/RI 7 ( ).

Se combate duramente hasta el 120500 Jun 82, momento en que el atacante intensifica su acción, por lo que la B/RI 7 no puede resistir mucho más su empuje.

El 120530 Jun 82, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena el repliegue de los efectivos de MONTE LONGDON, asignando todo el apoyo de artillería para proteger esa acción ( ).

Los efectivos que le restan a la B/RI 7 combaten retardadamente y alcanzan las alturas de WIRELESS REDGE el 120900 Jun 82, oportunidad en que el J RI 7 les ordena replegarse sobre PUERTO ARGENTINO para reorganizarse, remontar su aptitud de combate y prever su nuevo empleo a orden. La B/RI 7 ha perdido 80 hombres entre muertos heridos, desaparecidos y prisioneros ( ).

Nueve horas de combate nocturno, a ciegas, con un adversario, para el cual la obscuridad no existía hasta claro de su sacrificio.

2. ATAQUE A LA POSICION DEL RI 4

a. Las fuerzas inglesas atacan la posición del RI 4, en forma simultánea con el ataque contra MONTE LONGDON, al comenzar la noche.

b. En MONTE DOS HERMANAS Sur , el atacante acciona sobre 3/C/RI 4 a partir del 112200 Jun 82. Allí se combate violentamente contra efectivos muy superiores, hasta el 120500 Jun 82, rechazándose, durante 5 oportunidades el asalto inglés.

El J Sec Subt D MARCELO LLAMBIAS PRAIVAZ, empuña reiteradamente una ametralladora de la sección y enfrenta en 1ra línea el asalto enemigo. Finalmente, el 120500 Jun 82 y ante la caída de la posición de DOS HERMANAS Norte, el J Sec ordena el repliegue de su fracción, y se mantiene a retaguardia con una ametralladora, protegiendo la acción de su tropa, quien a partir de ese momento se repliega, y combate ordenadamente hacia MONTE TUMBLEDOWN, pese a la oscuridad y a la confusión reinante ( ).

c. En MONTE DOS HERMANAS Norte, la Sec Apoyo (Mor 81 mm y Cñ S/R 105 mm) ha iniciado el combate apoyando con sus fuegos a los efectivos de la B/RI 4 que se defienden en MONTE HARRIET: sus aparatos de puntería de visión nocturna en esas condiciones su fuego no es de precisión sino de zona.

El 120200 Jun 82, el enemigo ataca MONTE DOS HERMANAS Norte desde el Oeste sobre la 1/C/RI 4 y luego sobre la 2/C/RI 4 desde el Norte.

A las 0300 horas, la Sec Apoyo ha agotado su munición, y el Jefe de la 1/C/RI 4 se halla herido al igual que el de la 2/C/RI 4.

A esa hora, la 1ra y 2da sección ceden el dispositivo iniciando una acción retardante y, a continuación, hace lo mismo la Sec Apoyo ( ).

A las 0330 horas durante el combate a distancias próximas, el puesto de comando del jefe del sector defensivo de MONTE DOS HERMANAS (2do J RI 4) cae en poder del atacante.

El J Sec Apy, Subteniente MARTELLA, que combate al frente de su sección, cae abatido. Los efectivos que aún combaten se repliegan hacia MOODY BROOK a las 0400 horas, mientras que la posición queda en poder del atacante ( ).

d. El 120600 Jun 82, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO", ordena a la B/RI 6 que se repliegue a ocupar una posición en la ladera Norte del MONTE TUMBLEDOWN ( ); esta sutanidad no había sido atacada pero carecía de comunicaciones laterales, por lo cual ignoraba los acontecimientos.

e. El 112300 Jun 82, el enemigo ha iniciado también su ataque sobre MONTE HARRIET, aferrando, por el Oeste, la posición, con intenso fuego de artillería naval y de campaña, armas automáticas y de apoyo.

Simultáneamente, rodeando el cerro a través de un campo minado, ataca la posición defensiva por el Sur y el Este, y cae sobre la Ca Cdo y Ser/RI 4 ( ).

El Tte 1ro ECHEVERRIA, en ese lugar, accionando con toda energía y decisión, organiza y dirige la defensa que ha sido asaltada, y combate en las distancias próximas. Asimismo, conduce la reserva local en un contraataque, buscando detener el asalto enemigo. Se combate duramente, hasta que el referido oficial cae abatido por 2 impactos de bala en el pecho.

Dos soldados de su fracción, bajo el fuego enemigo, rescatan su cuerpo y lo protegen tras unas piedras. Más tarde caen prisioneros junto a su Jefe, gravemente herido ( ).

El empuje del ataque continúa sin pausas, hasta alcanzar el Puesto de Comando del Jefe del RI 4 (PC JRI 4).

El Comandante de la Agrupación Ejército "PUERTO ARGENTINO" apoya con toda la artillería disponible el combate del RI 4 en MONTE HARRIET, y aunque logra retardar la progresión del ataque, no puede detenerlo.

A las 0330 horas, el J RI 4 adelante a destruye su PC y mientras combate se desplaza hacia ~~el Oeste~~, ~~hacia~~ la zona de posiciones de la B/RI 4, donde constituye su nuevo PC ( ).

La 3/B/RI 4, luego de ser asaltada, ha logrado replegarse. Lo hace hacia MONTE WILLIAMS y el resto es dispersada o puesta fuera de combate ( ).

El enemigo conquista la cresta de MONTE HARRIET donde ha cesado la resistencia. Se continúa el combate hasta el amanecer, oportunidad en que el enemigo detiene su ataque y cesa el fuego ( ).

El 120930 Jun 82, el J RI 4 y lo que resta de la B/RI 4 (unos 60 hombres), completamente rodeados por efectivos muy superiores y casi totalmente agotada su munición, cesan la resistencia luego de diez horas y media de combate ( ).

Al producirse el cese del combate el RI 4 tenía 22 muertos, 118 heridos y numerosos prisioneros y dispersos ( ).

3. REORGANIZACION DEL DISPOSITIVO DE LA DEFENSA

a. El 12 Jun 82 durante todo el día, el enemigo detiene su avance pero continúan los bombardeos incesantes sobre las propias posiciones.

Se observan desplazamientos de efectivos hacia el Norte del MONTE LONGDON y se detectan varios vehículos blindados. Se desarrollan intensos duelos de artillería.

b. En la noche del 12/13 Jun 82 el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" refuerza al RI 7 con 10 ametralladoras y sus servicios de pieza, y con una sección de la B/RI 4, las cuales son destinadas a reforzar los débiles efectivos que ocupan las alturas de WIRELESS REDGE.

c. Esa misma noche, el enemigo bombardea con gran precisión e intensidad al RI 7 empleando fuego naval y de artillería de campaña, y bate, en particular, la zona de la C/RI 7, cuyas posiciones son totalmente demolidas ( ).

93.M.

Para evitar el efecto destructivo del fuego sobre el personal, la C/RI 7, cada vez que se producen los bombardeos, abandona las obras defensivas ocupando posiciones en la contrapendiente de la altura, para regresar rápidamente a las fortificaciones iniciales al producirse las pausas de fuego, cuestión de estar en aptitud de rechazar el asalto de la infantería enemiga ( ).

d. Este bombardeo sistemático que soporta el RI 7, destruye gran parte de las posiciones de las armas de apoyo, produciendo gran confusión durante la noche, junto con el extravío y la dispersión de parte del personal.

Esto motiva que el J RI 7 ordene reestructurar el dispositivo haciéndolo replegar parcialmente hasta tomar contacto con la B/RI 7. A la C/RI 7, que se hallaba reorganizándose en PUERTO ARGENTINO, manda que se aliste para marchar a MOODY BROOK a orden, y constituirse allí como reserva del regimiento ( ).

e. El Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena al Esc Expl C Bl 10 que ocupe una posición de bloqueo en MOODY BROOK, lo que se concreta el 132100 Jun 82, y al J RI 3, que adelante la A/RI 3 a ocupar una posición a continuación de la B/RI 6 en la ladera Norte del MONTE TUMBLEDOWN, hecho que se lleva a cabo esa misma tarde.

Es necesario destacar que el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" había ordenado al BIM 5 adelantar efectivos de 1 Ca disminuida a las alturas de PONY PAST, a los efectos de,que,desde allí, pudieran desgastar tempranamente el ataque enemigo mediante una acción retardante hacia MONTE WILLIAMS.

Con estas medidas, el dispositivo defensivo queda reorganizado como se especifica en el Anexo 32 agregado al Tomo II.

4. CONTINUACION DEL ATAQUE

a. El 131900 Jun 82, actuando como siempre a partir de las primeras horas de la noche intenso fuego de artillería de campaña y naval bate las posiciones del RI 7, en particular sobre WIRELESS REDGE. Igualmente, se recibe fuego de morteros desde MONTE LONGDON.

Seis de las 10 ametralladoras asignadas de refuerzo el día anterior, son puestas fuera de combate por impactos de artillería y morteros ( ).

b. A las 2000 horas, nuevas concentraciones de artillería y naval baten las posiciones de las C y A/RI 7. Por efecto de los fuegos enemigos las comunicaciones alámbricas del J RI 7 con sus elementos dependientes han sido totalmente destruidas, y las radioeléctricas se cortan totalmente por destrucción del material ( ).

c. Un proyectil de artillería con impacto directo en el PC destruye la central telefónica. El J Sec, Tte resulta herido en la cabeza y bajo el fuego de la artillería enemiga, auxiliado por su Enc Sec y otros Suboficiales, evacua a los heridos y reorganiza la Sec Com como tropa de Infantería, ocupando posiciones en 1ra línea para rechazar el asalto enemigo ( ).

d. El J Sec Expl, Subteniente GALINDEZ MATIENZO, herido en un brazo, continúa al mando de su fracción. Después de producida la rendición, se puede comprobar la seriedad de su herida.

e. A las 2200 horas, el enemigo lanza un fuerte ataque sobre la A y C/RI 7 desde el Norte y el Oeste. Se combate duramente en las distancias próximas, hasta que a las 2340 horas, las subunidades se ven obligadas a iniciar el repliegue muy desorganizadas hacia

WIRELESS REDGE según lo señala el Anexo 33 en el Tomo II.

f. En WIRELESS REDGE, el J RI 7, reorganiza los elementos dispersos a medida que son recibidos. Existen fracciones que han sido sobrepasadas por el enemigo y puestas fuera de combate o capturadas, existiendo,además, numerosos estraviados ( ).

g. A las 2345 horas, aproximadamente se produce un ataque anfibio desde el Norte sobre la península de CAMBERS.

El Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO", en conocimiento de la situación difícil que vive el RI 7, ordena:

1) Al J RI 7 que se repliegue a las alturas de WIRELESS REDGE y que no ceda la península de CAMBERS.

2) La ejecución de fuegos de apoyo de toda la artillería disponible sobre MONTE LONGDON y las alturas al Norte de WIRELESS REDGE, cuya ejecución se producirá de inmediato.

3) Al RI 3 y RI 6, ejecutar fuegos de morteros pesados sobre el ataque anfibio enemigo, en el Norte de la península de CAMBERS.

4) El alistamiento de las Compañías de Comandos 601 y 602 para cruzar la bahía y reforzar los efectivos allí establecidos.

5) Al Esc Expl C Bl 10 que refuerce al RI 7 en WIRELESS REDGE, lo que queda concretado el 140125 Jun 82, bajo intenso combate contra el atacante.

6) A la B/RI 7, que completaba su reorganización en PUERTO ARGENTINO, que marche también a reforzar WIRELESS REDGE ( ).

h. Mientras tanto, en el frente del BIM 5, la Ca de IM adelantada a PONY POST es atacada el 132300 Jun 82. Algunas fracciones quedan aferradas y se repliega la masa hacia MONTE WILLIAMS el 132326 Jun 82 ( ).

El 140035 Jun 82, el enemigo que ataca desde DOS HERMANAS presiona fuertemente a la Ca IM que defiende MONTE TUMBLEDOWN( ).

i. El 140110 Jun 82, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena al Jefe RI 25 que adelante 1 Ca I hasta el linde Oeste de la localidad de PUERTO ARGENTINO ( ).

j. El 140210 Jun 82, el BIM 5 solicita apoyo de fuego sobre la penetración enemiga producida entre MONTE TUMBLEDOWN y MONTE WILLIAMS.

El 140230 Jun 82, ascendiendo por la parte más escarpada de MONTE TUMBLEDOWN, el enemigo hace pie en la cresta dominante del cerro, batiendo con fuego cercano y aferrando el extremo Oeste del dispositivo de la Ca IM que defendía la altura ( ).

k. El J de la B/RI 6 envía una Sección de refuerzo a dicho sector, apreciándose que el ataque enemigo ha sido momentáneamente detenido ( ).

5. PROCEDIMIENTOS DE COMBATE EMPLEADOS POR EL ATACANTE

a. Elementos de apoyo de fuego

Antes de iniciar el ataque a las posiciones defensivas argentinas, las fuerzas inglesas efectuaron fuego de preparación, muy intenso durante la primera media hora previa al ataque. Este

fuego, que luego se hacía discontinuo, concretándose sobre blancos adecuadamente seleccionados, se intensificaba considerablemente en el momento que la infantería iniciaba su ataque, o cuando en la ejecución de éste, tropezaba con una posición que le ofrecía firme resistencia.

El fuego de la artillería de campaña, complementado generalmente con la artillería naval, generaba una barrera de protección delante de la infantería que avanzaba, saturando las posiciones del defensor. Este procedimiento era, asimismo, hábilmente cumplido para negar espacios del terreno o dividir las fuerzas defensoras.

Es de destacar el volúmen, precisión y capacidad del enemigo para maniobrar los fuegos de A y Mor durante el desarrollo del ataque. Una eficacia semejante mostró en la detección e inmediata neutralización de las armas de apoyo del defensor, e igualmente en la identificación de los PPCC por las emisiones de comunicaciones de éstos: su elevada tecnología y entrenamiento fueron decisivos en este aspecto

Dicha acción se complementaba, durante la noche, con el uso de distintos proyectiles de iluminación, los que permanentemente mantenían las posiciones argentinas, casi a plena luz.

b. Infantería

Las armas antitanque, misiles Milan y cañones sin retroceso de 84 mm, fueron empleados para neutralizar y destruir los blancos puntos de la posición defensiva.

En cuanto a su infantería, la misma era aproximada de noche en helicópteros y desembarcada fuera de las distancias de alcance de las armas automáticas y morteros livianos de la posición defensiva. Tal procedimiento le permitía al enemigo iniciar el ataque en las mejores condiciones físicas. Durante su avance, que normalmente se realizaba al paso ~~y con posición semierguida~~, complementaba el movimiento con un gran volúmen de fuego de sus armas individuales y significativa continuidad de armas automáticas y de apoyo, buscando capturar prioritariamente las alturas dominantes desde las cuales pudieran mantener amplio dominio sobre las restantes posiciones del sector, a las que luego reducían metódicamente, ~~con mucha mayor facilidad~~.

Aprovechando la noche, la falta de medios de detección del defensor y su conocimiento acabado de las características y organización de la posición de defensa por eficaz inteligencia de combate (medios de detección, fotografías aéreas, etc) se infiltraban tratando de llegar por sorpresa lo más cerca posible de las posiciones para sorprender a sus defensores y aniquilarlos.

Este sistema se aplicaba, especialmente, para reducir las posiciones más aisladas.

Durante su desplazamiento, las ametralladoras, a razón de una por cada grupo de tiradores, avanzaban a la cabeza de los mismos, efectuándose fuego desde la cadera. Esta acción era complementada hasta las menores fracciones por morteros de 51 mm y lanzacohetes descartables. Durante dicho desplazamiento se animaban mutuamente con gritos y expresiones, inclusive para impresionar a sus adversarios.

En el 95% de los casos, los ataques se ejecutaron durante la noche, ya que el enemigo disponía de gran cantidad de medios técnicos para visión y detección nocturnas y era excelente su nivel de instrucción.

98.M.

Ante posiciones fuertes, que dificultaban su conquista, la infantería no se exponía innecesariamente. Se detenía el avance colocándose cuerpo a tierra la fracción, y se saturaba con los fuegos de apoyo disponibles el obstáculo. Posteriormente, el enemigo efectuaba una serie de envolvimientos para aislarla, empleando, en ocasiones, helicópteros y atacándolas, ~~luego~~, desde diversas direcciones, produciendo su disloque del resto de la posición, y manteniéndola bajo constante presión hasta lograr el aniquilamiento o la rendición de sus defensores por agotamiento de la munición o destrucción de sus armas.

c. Comunicaciones

(PC, obs ael, etc)

Las comunicaciones propias se vieron asiduamente interferidas por los ingleses, que dificultaban los enlaces y el control de las operaciones. Asimismo, las emisiones de las radios propias ( ) eran rápidamente detectadas y localizadas, hecho éste que atraía, de inmediato, el fuego de la artillería enemiga.

d. Otras técnicas destacables

Durante los combates de DARWIN, los ingleses utilizaron un sistema de sembrado rápido de minas antipersonales que emplearon para proteger sus repliegues parciales con señalado éxito. También aplicaron este sistema en oportunidad de estrechar el cerco de las fuerzas en la última parte del combate.

Los relevos de fracciones durante el combate eran constantes, retirando las tropas empleadas generalmente, luego de un día de combate, por otras nuevas , haciendo para ello empleo intensivo de helicópteros.

En los combates de patrullas y fracciones menores, sólo mostraron predisposición a enfrentar a los efectivos propios, cuando contaban con manifiesta superioridad en hombres y medios. Caso contrario rehuían el combate, llegando, inclusive, en ocasiones, a abandonar materiales y equipos. de alto costo, que luego reemplazaban con rapidez con una logística que carecía de limitaciones.

Artillería.

Tiro desde máxima distancia y fuera de los alcances propios

Desplaz. x helicopteros

Obs. Ael con direct. tiro con laser

Espoletas de todo tipo, incluyendo ocultadas por laser sobre los blancos

Radares contra batería / sonters de elevada tecnología

Radiogoniometros (o elementos similares) que les permitieron batir en corto tiempo cualquier lugar donde hubiera emisiones de radio con gran eficacia.

SECCION III

FASE FINAL DE LA BATALLA

1. REPLIEGUES MASIVOS

a. El 140300 Jun 82 la situación del dispositivo defensivo se detalla en el Anexo 34 del Tomo II.

A partir de ese momento, el tiempo que se presenta frío y lluvioso desmejora sensiblemente con brusco descenso de temperatura que llega a -10°C. Comienza a nevar copiosamente.

b. El RI 7 recibe intensa presión desde el Norte sobre WIRELESS REDGE combatiendo a distancias próximas según lo señala el Anexo 33 en el Tomo II.

c. A las 0400 horas aproximadamente, el J Esc Expl C Bl 10 solicita autorización para replegarse hacia MOODY BROOK ante el peligro de ser rodeado desde MONTE LONGDON ( ).

d. El enemigo alcanza 100 metros del PC del RI 7 donde se hallan su Jefe, 4 oficiales y 4 soldados, que combaten con su arma individual ( ).

El Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" autoriza el repliegue del Esc Expl C Bl 10 y ordena al J RI 7 que evacúe las alturas de WIRELESS REDGE en 10 minutos, transcurridos los cuales ejecutará fuego masivo de artillería sobre dichas alturas y MONTE LONGDON ( ).

Dicho Cte, ordena al J A/RI 3 que contraataque al flanco del enemigo que acciona desde MONTE LONGDON sobre WIRELESS REDGE para posibilitar el repliegue de lo que resta del RI 7 ( ).

e. Aproximadamente a las 0430 horas del 14 Jun 82, el J RI 7 ordena el repliegue de su PC cuyos miembros lo hacen combatiendo en distintas direcciones, pues ya están rodeados. Este es el último elemento en replegarse de las posiciones del Regimiento ( ).

A las 0455, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO", ordena la ejecución masiva de fuego de artillería sobre WIRELESS REDGE y MONTE LONGDON ( ).

f. La A/RI 7 no puede contraatacar directamente desde sus posiciones hacia el flanco del atacante, en razón de la oscuridad y confusión reinante, por lo que marcha hasta MOODY BROOK desde donde lo hará con guías del RI 7. Alcanza dicho lugar a las 0515 horas, oportunidad en que, dada la evolución de la situación, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO le ordena ocupar allí una posición de bloqueo y recibimiento. Esto se ejecuta, recibiéndose a efectivos dispersos del RI 7 y elementos del Esc Expl C Bl 10 ( ).

g. A las 0530 horas, el J RI 7 alcanza en su repliegue la zona de MOODY BROOK, hecho que informa al Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO". El RI 7 ha cedido totalmente sus posiciones, después de haberlas mantenido, durante 54 horas, contra ataques en fuerza del enemigo. Sufre 52 muertos, 129 heridos y numerosos prisioneros ( ).

h. El 140540 Jun 82, el enemigo alcanza 1000 metros de la posición de bloqueo de MOODY BROOK, combatiéndose intensamente por el fuego.

FOLIO 98

A esa hora, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena al RI 3 que, con los efectivos no empeñados que le restan (1 Ca(+)), marche a PUERTO ARGENTINO en aptitud de contraatacar a orden hacia MOODY BROOK; lo ejecuta sin sus armas pesadas por falta de transportes.

Mientras tanto, frente al BIM 5, el enemigo también ha reiniciado el ataque al MONTE TUMBLEDOWN con mayor empuje, aferrando e impidiendo el repliegue de la Ca IM allí emplazada.

En el Sur, frente a MONTE WILLIAMS, el repliegue de la Ca IM se ve facilitado por la acción de los fuegos de apoyo de la posición de recibimiento, organizada y operada por la C/RI 3 ( ).

i. A las 0540 horas, el BIM 5 informa al Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" en MONTE TUMBLEDOWN y le solicita le asigne la B/RI 6 y la A/RI 3 para realizar un contraataque, a efectos de posibilitar el repliegue de esos efectivos ( ).

El Cte Agr "PUERTO ARGENTINO" dispone el empleo de la B/RI 6 solamente, pues la A/RI 3 ya ha sido empeñada, y le ordena al J Ca que ejecute un contraataque al flanco del enemigo que ataca MONTE TUMBLEDOWN según el Anexo 36 del Tomo II.

La B/RI 6 lanza el contraataque, empeñándose en duros combates a distancias próximas que paralizan, desorganizan y deterioran momentáneamente al atacante, posibilitando así el desprendimiento y repliegue de todos los efectivos de IM que aun quedaban en TUMBLEDOWN.

j. A las 0610 horas, el J BIM 5 informa que se recibe fuego de armas automáticas desde el Norte en su PC ( ).

El enemigo presiona sobre el valle de MOODY BROOK hacia PUERTO ARGENTINO. El GA 4 combate con sus piezas, tirando a distancias cercanas sobre el enemigo.( ).

2. LAS ACCIONES FINALES Y EL CESE DEL FUEGO

a. El 140630 jun 82, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" modifica la orden impartida anteriormente al RI 3 y le ordena que ocupe una posición sobre el linde Oeste de la localidad. Orden similar le imparte a la A/RI 25, que ha alcanzado la zona del hospital ( ).

b. La B/RI 6 comprueba que no existen ya otras fuerzas propias en TUMBLEDOWN e inicia el repliegue hacia el Este, alcanzando el PC del BIM 5, el que se repliega con dicha subunidad hacia SUPPER HILL, donde se reúne con su Unidad. En tanto, la B/RI 6 continúa el repliegue hasta PUERTO ARGENTINO ( ).

El 140845 horas, el BIM 5 logra replegar sus últimos efectivos sobre SUPPER HILL. ( ).

c. Desde MOODY BROOK, la presión enemiga obliga al repliegue de los efectivos propios que allí combaten. El GA 4 debe abandonar las últimas piezas que son operadas por el Jefe de Grupo y sus oficiales, previa destrucción, ante el avance enemigo ( ).

d. Aproximadamente a las 0855 horas, el Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena a las secciones de vehículos Panhard, ocupar posiciones al Oeste de la ciudad y batir con sus fuegos la zona de MOODY BROOK. sin aparatos de puntería con visión nocturna

Estas fracciones son batidas por intenso fuego de artillería enemiga, y deben, finalmente, replegarse a la localidad ( ).

e. El RI 6 recibe orden del Cte, de cambiar el frente de sus posiciones y prepararse para enfrentar al enemigo que ataca desde el SO ( ).

Alrededor de las 0930 horas, comienza a producirse, paulatinamente, un cese de fuego. El Cte Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" ordena a las secciones de vehículos PANHARD ocupar una posición al Sur de la localidad para apoyar el repliegue del BIM 5 que, hasta el momento, ha sostenido duramente ~~11 horas~~ sus posiciones contra ataques en fuerza del enemigo.

Se ha producido un cese total del fuego. A las 1030 horas, la situación del dispositivo se agrega como Anexo 37 en el Tomo II.

A continuación, luego de diversos contactos, el Cte FTC "MALVINAS", acuerda con el enemigo el cese de las acciones.

3. EVALUACION DE LA SITUACION DE LA FTC "GUARNICION MILITAR MALVINAS" AL 141030 JUN 82.

(Agregado a continuación de esta hoja).

4. ACUERDOS POSTERIORES AL CESE DE FUEGO.

FOLIO 100 MA.

3. Evaluación de la situación de la FTC "Guarnición Militar MALVINAS" al 141030 Jun 82

a. La evaluación de las acciones realizadas desde el puntos de vista:

1) Táctico local de cada agrupamiento existente a la fecha, a saber: Guarnición de PUERTO HOWARD, Guarnición de BAHIA FOX y Guarnición de PUERTO ARGENTINO.

2) De la FTC "Guarnición Militar MALVINAS", en su conjunto, en el contexto del marco estratégico-operacional.

b. Evaluación táctica local

1) Guarnición Militar de PUERTO HOWARD

a) Situación táctica

La Guarnición Militar de PUERTO HOWARD, constituida por el RI 5 (+), mantenía a la fecha considerada, el control sobre el total de su zona de responsabilidad.

Si bien el enemigo no había ejecutado acciones en fuerza de envergadura con medios anfibios o terrestres, la Guarnición había rechazado acciones ofensivas de efectivos enemigos de Comandos, logrando capturar un Suboficial prisionero y un Oficial muerto.

Asimismo, recibía frecuentes bombardeos navales y aéreos. En su zona de acción había logrado derribar, dos aviones Harrier enemigos, rescatado y capturado un piloto.

Desde el punto de vista táctico, esta Guarnición era una fuerza cercada por mar, con el dominio aéreo local en poder del enemigo.

Aislada de otras fuerzas propias, carecía totalmente de movilidad terrestre

b) Situación logística

Existieron limitaciones logísticas que pesaron fundamentalmente en el abastecimiento de efectos clase I (víveres).

La distribución de los distintos efectos y servicios logísticos se desarrolla en el Anexo 26.

c) Situación de personal

La Guarnición, de efectivos (Jefes y Oficiales, Suboficiales y Soldados), al 14 de junio presentaba muertos y heridos.

Además de estas bajas, el RI 5(+) presentaba bajas no producidas en combate, sino resultantes del paulatino y progresivo debilitamiento físico del personal producido por las inclemencias del tiempo, los esfuerzos en los desplazamientos que imponía el terreno sumamente escabroso, y especialmente por la carencia, en período prolongados, de hidratos de carbono en la alimentación diaria (consecuencia de las limitaciones impuestas al transporte logístico marítimo y aéreo por la superioridad aérea y naval enemiga).

Por otra parte no existía, localmente posibilidad de obtener víveres ricos en hidratos de carbono.

A la fecha considerada, por lo enunciado anteriormente el personal presentaba una sensible disminución en su capacidad combativa.

d) Situación de los transportes

Localmente, se careció de medios de transporte automotor o aéreo (Helicópteros) que posibilitaran la ejecución de las actividades logísticas de las Guarnición, debiéndose efectuar a pie y a brazo.

El transporte y distribución de los distintos efectos dentro del sistema defensivo del RI 5, debieron efectuarse a pie y a brazo.

Con PUERTO ARGENTINO, lugar de vinculación logística de la Guarnición, el transporte se efectuó con los medios navales de la FTC asignados a tales efectos, y en escaso grado, con medios aéreos .

FOLIO 102

A medida que el enemigo obtuvo el control aéreo y marítimo local, fueron eliminados los medios de transporte interisleños. Con el hundimiento del vapor "ISLAS DE LOS ESTADO el 16 May 82, el aislamiento de la Guarnición fue prácticamente total, superada en escasa oportunidades por medios de Aviación de Ejército operando en elevadas condiciones de riesgo.

En una oportunidad se logró contacto naval desde el continente.

2) Guarnición Militar de BAHIA FOX

a) Situación táctica

Si bien la Guarnición mantenía al 14 Jun 82 el control de la totalidad de su zona de responsabilidad, es necesario destacar que el enemigo no había lanzado, hasta la fecha, ningún ataque terrestre o anfibio de envergadura sobre ella, limitándose sus acciones ofensivas durante los 45 últimos días transcurridos, a constantes bombardeos navales y algunos ataques aéreos que no originaron mayores daños materiales y pocas bajas, en particular porque fueron masivamente ejecutados sobre posiciones simuladas de artillería de costa y de defensa, que engañaron al enemigo respecto de la ubicación de las posiciones reales y sobre la carencia de artillería de apoyo tanto para acciones contra ataques navales como terrestres.

Esta Guarnición, al igual que la de PUERTO HOWARD, era una posición cercada por mar, con dominio aéreo en poder del enemigo, sin movilidad terrestre y aislada totalmente de otras fuerza propias.

b) Situación logística

La situación de los distintos efectos y servicios logísticos se desarrolla en el Anexo 27.

Las limitaciones principales se presentaron en el abastecimiento de los efectos clase I (víveres).

FOLIO 103.M.

c) Situación de personal

La Guarnición de BAHIA FOX, constituida por el RI 8 y la Ca Ing 9, compuesta por efectivos (Jefes y Oficiales, Suboficiales y Soldados), al 14 de junio presentaba heridos y muertos.

Asimismo, presentaba bajas no producidas en combate, las que fueron consecuencia del paulatino deterioro físico del personal, a consecuencia de las condiciones climáticas rigurosas, el constante desgaste físico producido por lo escabroso del terreno y por la carencia de una adecuada cantidad de hidratos de carbono en la dieta alimenticia. Al igual que en PUERTO HOWARD, las limitaciones en el transporte logístico desde PUERTO ARGENTINO o, eventualmente, el continente, obligaron a consumir durante períodos prolongados, únicamente carne ovina, que sólo asegura la ingestión de proteímas y no de las adecuadas cantidades de otros elementos también necesarios. La capacidad combativa del personal resultó sensiblemente resentida.

d) Situación de los transportes

Similar a la que presentaba la Guarnición de PUERTO HOWARD.

No obstante la difícil situación planteada, esta Guarnición recibió apoyo logístico mediante la ejecución de un aeroabastecimiento, y un envío naval desde el contiente.

104 .M.

3) Guarnición Militar de PUERTO ARGENTINO

a) Situación táctica local (Anexo 25)

Luego de los combates que culminaron la noche del 13/14 Jun 82, la Agr Ej "PUERTO ARGENTINO" había perdido el control de más del 60% de su zona de responsabilidad, incluyendo las alturas dominantes próximas a PUERTO ARGENTINO, tales como MONTE LONGDON, DOS HERMANAS, HARRIET, TUMBLEDOWN y WILLIAMS. Con estas alturas en su poder , el enemigo dominaba totalmente la zona de la localidad y el acceso a la península del Aeropuerto.

En PUERTO ARGENTINO, con efectivos organizados en condiciones adecuadas para combatir, se disponía de una Compañía reforzada del RI 3 ~~(unos 250 hombres)~~, la A/RI 25 ~~(unos 120 hombres)~~, 2 secciones de vehículos de Expl Mec PANHARD (10 vehículos), algunas fracciones de la Agr Ing ~~(unos 100 hombres~~ equipados como soldados de infantería y la compañía de Policía Militar 181 (Ca PM 181) ~~(con unos 100 hombres)~~.

Asimismo, estaba en condiciones de continuar combatiendo el GA 3 ~~(-)(unos 150 hombres con obuses de 105 mm)~~pero con sus municiones en el linde Sur de la localidad, prácticamente en la 1ra línea de combate, y ~~sus~~ sin posibilidades de ejecutar cambio de posición, por hallarse las piezas totalmente enterradas y carecer de medios adecuados de tracción y transporte. El GADA 601 (+), mantenía también parte de sus medios en condiciones de continuar la lucha, aunque en situación muy difícil por la ubicación de sus posiciones. ~~En total, unos 800 hombres estructurados en fracciones orgánicas con adecuada capacidad combativa.~~

Existía, además, en PUERTO ARGENTINO, un número considerable de dispersos y personal que se había replegado luego de los duros combates de la noche anterior equipados sólo con su armamento portátil y carentes de munición, que para su empleo eficaz requerían ser reorganizados, equipados y abastecidos, lo que exigía no menos de 24 horas.

empeñados en la protección del aeropuerto y playas del E

Fuera de la localidad, se hallaban en sus posiciones, el RI 25 que solo contaba con 1 Ca de infantería. Su Ca Cdo y 2 Equipos de combate formados por personal de la FAA a órdenes del J RI 25 (~~unos 550 hombres en total), lo que totalizaban unos 1100 hombres organizados con capacidad combativa~~. En conjunto, considerando los agrupamientos de PUERTO ARGENTINO y fuera de él, el Cte contaba con unos 3 Ca I (+) ~~hombres~~ orgánicamente estructurados para continuar la lucha. en los 360°.

Por otra parte, en SUPPER HILL, se hallaban los efectivos replegados del BIM 5 y la C/RI 3, en contacto con el enemigo y ya con escasa capacidad combativa pues habían perdido todo el equipo de armas pesadas y de apoyo de fuego y sus municiones por destrucción por parte del enemigo o a mano de la propia tropa ante la imposibilidad de llevarlas a brazo en el repliegue del combate. Asimismo, estas tropas, solamente con el armamento portátil en su poder, habían agotado casi totalmente las dotaciones de municiones.

En síntesis, puede concluirse que la Guar Mil "PUERTO ARGENTINO" había perdido aproximadamente, casi un 80% de la capacidad combativa inicial. y organicamente, casi el 90% -

B) Situación Logística

El 13 Jun 82, la situación logística informada por el Centro de Operaciones Logísticas (COL) de PUERTO ARGENTINO especificaba:

(1) Efectos Clase I (Víveres)

(a) Con las Unidades:

- Ración B (víveres deshidratados para ser preparados en caliente para conjuntos): 5 días.
- Ración C (raciones individuales enlatadas y empaquetadas variable de 4 a 7 días según las Unidades.
- Ración CF (raciones individuales reforzadas): igual que la C.

(b) En depósitos (COL)

- Ración B: 8 días para todos los efectivos.
- Ración C: 11.000 raciones (1 por cada hombre del efectivo total).

- Ración CF: 6.100 raciones

Estos distintos tipos de raciones, distribuidas entre las Unidades y depósitos del COL, ~~implicaba la posibilidad de ope~~ y depósitos del COL, implicaba la posibilidad de operar 12 días, ~~teniendo las reservas correspondientes~~.

(1)

(2) Efectos Clase II (Materiales y Armamentos Orgánicos)

Los que contaban en su poder las tropas. No existían casi materiales para reemplazos.

(3) Efectos Clase III (Combustibles)

(a) JP 1 (Combustible para helicópteros): 30.000 litros con el B Av Ej 601.

No había problemas debido a la administración que se hizo y a la destrucción progresiva de los medios que lo utilizaban.

(b) Nafta Super: con el COL: 10.000 litros con el GADA 601: 10.000 litros. Es necesario destacar que la nafta super era imprescindible para hacer funcionar los grupos electrógenos que proporcionaban la energía indispensable para el funcionamiento de los radares antiaéreos y sistemas de dirección de tiro. Se consumían diariamente litros.

(c) Gas Oil: Sin ~~limitaciones~~. problemas.

(4) Efectos Clase IV (Materiales no Orgánicos)

No había existencia.

(5) Efectos Clase V (Munición y explosivos)

(a) El 13 Jun 82, las Unidades fueron abastecidas hasta completar sus dotaciones, según sus requerimientos.

(b) Munición 105 mm para artillería de campaña: El 13 Jun 82 las Unidades fueron completadas. La Ba A/BIM 5 y el GA 4 fueron reabastecidos el 140200 Jun 82, bajo el fuego enemigo, a su requerimiento.

(c) El 141000 Jun 82, las Unidades que combatieron la noche del 13/14 Jun 82, habían consumido sus dotaciones, requiriendo ser reabastecidas para poder recuperar parte de su capacidad combativa.

(1) Cabe destacar que estas cifras llegaron por un elemento naval cuando las reservas generales, días antes, habían alcanzado un punto totalmente crítico; ~~su entrega~~ la destrucción de los medios de transporte impidió su distribución adecuada.

FOLIO 10701.

a las restricciones de efectos del I para su alimentación y

c) Situación de personal

Luego de 2 meses de duras condiciones de vida en posiciones defensivas bajo condiciones climáticas adversas y bajo el constante fuego enemigo, sumado a las duras exigencias de los combates producidos en los últimos días, el personal del Agr Ej "PUERTO ARGENTINO", presentaba el 14 Jun 82, un marcado desgaste físico.

Las bajas producidas hasta ese momento alcanzaban a 127 muertos y 688 heridos, a los que debían sumarse los extraviados, dispersos y prisioneros producidos durante los combates.

El cuadro general de bajas de las fuerzas del Ejército en las ISLAS MALVINAS al 141000 Jun 82, se agrega como Anexo 28.

4) Evaluación de la situación de la Guarnición Militar MALVINAS en el Marco Estratégico Operacional del TOAS

La Guar Mil "MALVINAS" constituía el último reducto del gran espacio aero-naval que constituía el TOAS.

A lo largo de las operaciones en dicho Teatro, se había disputado duramente el control aeronaval con los medios asignados a ese nivel, buscando impedir o quebrar las acciones del poder militar enemigo tendientes a ~~lograr~~ impedir el desembarco y la acción en fuerza sobre el objetivo final, es decir, PUERTO ARGENTINO.

En sucesivos ataques, el enemigo había logrado imponer su supremacía aeronaval estratégica-operacional, y concretar un efectivo cerco aéreo y marítimo alrededor de las islas, con una total superioridad aérea y naval local.

Estas condiciones, habían posibilitado su desembarco y operaciones terrestres sobre las fuerzas de las islas, que combatían sin posibilidades de auxilio exterior alguno.

Al 14 Jun 82, no existía en ejecución ninguna maniobra estratégica operacional ni operación conjunta alguna que permitiese efectuar una conexión con la Guarnición Militar "MALVINAS", o como mínimo, actuar sobre el enemigo, de tal manera de lograr aliviar

FOLIO 101.M.

la presión del mismo sobre los objetivos de las islas.

No obstante, debe aclararse que el 101400 Abr 82, luego de una serie de estudios, el TOAS (en el continente) descartó la ejecución de una operación de apoyo sobre las islas, que fuera propuesta por el Cte FT Conjunta "MALVINAS" quien el 082300 Jun 82, destacó al JEM, G2 y G3 de su Cdo, para que expusiesen a los integrantes de CEOPECON en COMODORO RIVADAVIA su apreciación sobre la situación real que se vivía, necesidades más apremiantes, evolución probable de los acontecimientos y las variantes posibles para una operación conjunta sobre la retaguardia enemiga en DARWIN -GANSO VERDE y SAN CARLOS.

La exposición del Grl DAHER efectuada el 090800/1030 Abr 82 con la presencia del JEMGE (y luego renovada ante el Cte J Ej en BUENOS AIRES el mismo día entre las 1700/1900 horas, determinaba):

a) Necesidades imperiosas de combustible, víveres, elementos de vestuario de repuesto, munición de A especialmente Cal 155 mm y de armas antitanques.

b) El estado anímico del personal en vísperas de la batalla decisiva se consideraba bueno aunque habían repercutido sensiblemente los sufrimientos y privaciones, la constante acción aérea y naval del enemigo, la acción psicológica inglesa, el hundimiento del crucero ARA GENERAL BELGRANO, la derrota de DARWIN-GANSO VERDE.

c) Con respecto al enemigo se apreciaba que completaría su apresto para la batalla decisiva y ejecutaría su ataque con CG desde el Oeste alrededor del 12 Jun 82 sin descontar una acción anfibia menor sobre la zona del Aeropuerto o helidesembarco de hasta 1 Unidad sobre el mismo sector.

d) Respecto de lo mencionado en el Apartado anterior, teniendo en cuenta que se había asegurado al Cte FFTT [redacted] que en oportunidad de la batalla decisiva se emplearía todo el poder naval y aéreo disponible se requería que se ratificara o rectificara dicha afirmación.

FOLIO 109 m.

e) Asimismo se proponía un plan de operaciones basado en:

(1) Acción del RI 8 (+) sobre DARWIN desde el Oeste.

(2) Acción del RI 5 sobre SAN CARLOS, conjuntamente con 1 FT Aerot de la REM.

(3) Ejecutar previamente infiltración de comandos en ambos sectores.

(4) Acciones ofensivas desde PUERTO ARGENTINO sobre las tropas inglesas que completaban su reunión en el Oeste.

f) Para ello se requería de la ARA:

(1) Dominio del Estrecho de SAN CARLOS.

(2) Bombardeo naval de las bases enemigas mencionadas.

(3) El transporte del RI 5 y RI 8 se realizaría en el transporte MONTUWEN, en el ARA BAHIA BUEN SUCESO respectivamente, los cuales se encontraban en condiciones en la zona.

g) De la FAA:

(1) Superioridad aérea local durante el lapso de ejecución de la operación.

(2) Transporte y apoyo de la FT Aerot desde el Continente.

Como ya fue expresada, el CEOPECON por acta Nro 21 del 101400 Abr 82 se descartó la operación propuesta por no ser factible su ejecución al arriesgar a los Comp(s) Naval y Aéreo a una pérdida significativa de medios, con poco efecto positivo para la batalla decisiva.

FOLIO 110 .M.

CAPITULO VII

EMPLEO DE LOS MEDIOS

Aclaración

- Este Capítulo será completado una vez que se hayan efectuado al Señor JEMGE las exposiciones faltantes sobre "Estudios y experiencias derivadas del Conflicto MALVINAS" el 21/22 Abr 82 y después que el Cdo Log eleve la documentación producida con motivo de los referidos estudios.

- El Capítulo será organizado de la forma siguiente:

SECCION I

CONSIDERACIONES GENERALES

En el presente Capítulo se describen las particularidades que surgen del empleo de los medios de combate, apoyo de fuego, apoyo de combate y de los servicios para apoyo de combate.

Su inclusión en un capítulo especial obedece a la necesidad de obtener una mejor visualización de como estos medios, puestos a disposición del Comandante terrestre, instrumentan su accionar para dar solución a los problemas tácticos planteados por la situación presentada.

Tales medios, por la característica esencial que a cada uno de ellos le corresponde aportar, por el Comandante en su conjunto, permiten obtener en la conducción, el mayor rendimiento en las acciones.

A su vez, se persigue el objetivo de permitir una mejor lectura de los capítulos precedentes, ya que de haberse incluido lo que a continuación se desarrollará, esto podría haber entorpecido la fluidez deseada para la misma exposición.

SECCION II

MEDIOS DE COMBATE

1. Infantería
2. Caballería
3. Comandos

SECCION III

MEDIOS DE APOYO DE FUEGO

1. Artillería de Campaña.
2. Artillería de Defensa Aérea.

SECCION IV

MEDIOS DE APOYO DE COMBATE

1. Ingenieros.
2. Comunicaciones.

III.M.

SECCION V

MEDIOS DE LOS SERVICIOS PARA APOYO DE COMBATE

SECCION VI

GENDARMERIA NACIONAL

112.M.

CAPITULO VIII

PRINCIPALES OBSERVACIONES Y EXPERIENCIAS

Aclaración

- Por similitud al Capítulo VII, será completado cuando se cuente con los antecedentes de cada una de las areas sobre "Estudios y experiencias MALVINAS".

- El Capítulo será organizado de la forma siguiente.

SECCION I

CONSIDERACIONES GENERALES

En el presente capítulo se describirán las experiencias que el desarrollo del confiicto ha permitido extraer para cada una de las armas, tropas técnicas y servicios y campos de interés de la conducción.

Estas experiencias han sido desde el término de las operaciones, convenientemente estudiadas por comisiones especiales que tratan de obtener el mayor aprovechamiento de tales experiencias para el perfeccionamiento de sus respectivas organizaciones.

Las armas, tropas técnicas y servicios, constituyen un conjunto de organizaciones que participan en la batalla cumpliendo funciones determinadas por su característica esencial y que aportan a la conducción, los medios adecuados para que, convenientemente armonizados y coordinados, sean aplicados a resolver el problema táctico que la situación plantea.

Resulta, por lo tanto, de significativa importancia, colocar a estas organizaciones en el mejor nivel de eficiencia.

Las experiencias aportadas por el conflicto bélico vivido, permitirá que estas organizaciones y en las funcionales de la Fuerza obtengan un valioso aporte para su perfeccionamiento.

SECCION II

CAMPOS DE LA CONDUCCION

1. Personal.
2. Inteligencia.
3. Operaciones.
4. Logística.
5. Finanzas.
6. Movilización.

SECCION III

ARMAS

1. Infantería.
2. Caballería.
3. Artillería.
4. Ingenieros.
5. Comunicaciones.

113.M.

SECCION IV

TROPAS TECNICAS

1. Inteligencia.
2. Aviación de Ejército.
3. Policía Militar.
4. Operaciones sicológicas.

SECCION V

SERVICIOS

1. Arsenales.
2. Intendencia.
3. Sanidad..
4. Transporte.
5. Construcciones.
6. Religioso.
7. Justicia Militar.
8. Finanzas.
9. Bandas.
10. Postal.
11. Especiales.

114.M.

CAPITULO IX

ESTADISTICAS

Aclaración

- Este Capítulo no es conveniente que sea redactado por el momento dado que deberán completarse las bases estadisticas con el aporte que proporcionen los Comandos de Armas y Jefaturas del EMGE en sus exposiciones sobre "Estudios y Experiencias MALVINAS"

- En el Capítulo se harán resaltar aspectos que a modo de conclusión permitan entrever tales características.

- Una idea aproximada de los aspectos que estas reflejan se deducen de los Anexos que las contienen en el TOMO II.

- El Capítulo será organizado de la forma siguiente:

SECCION I

CONSIDERACIONES GENERALES

SECCION II

CONCLUSIONES MAS IMPORTANTES

FOLIO 115.M.

CAPITULO X

CONCLUSIONES FINALES

Aclaración

- Será redactado una vez evaluado todo el trabajo cuando este sea completado.
- Incorporará aquello que surja de las observaciones que se formulen a la 1ra presentación al JEMGE y la posterior para su completamiento.

Foliación correcta: de uno a ciento quince

Jojas. [signature]